MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 FEBRUÁR 1. (VII. ÉVF. 3. SZÁM)



Megbeszéli a bevetési parancsot a magyar bombázógép személyzete


Bücker


SEEADLER
LUFTHANSA
D-AGNT
DORNIER
DO 26
NAGYHATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLŐCSÓNAK

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM * BUDAPEST, 1944 FEBRUÁR 1

JELENTKEZÉSI FELHÍVÁS
A HADERŐNKIVÜLI REPÜLŐ KIKÉPZÉSRE

A Magyar Aero Szövetség a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap támogatásával az idén is folytatja a haderőnkívüli repülőgépvezető- és szerelőelőképzést. A jelentkezéssel kapcsolatban hivatalosan közli a következőket:

1. Haderőnkívüli repülőelőképzésre a tartalékos tiszti és legénységi állományba jelentkezhetnek tiszta keresztény származású, magyar állampolgárságú ifjak 17 és 20 év között. A tartalékostiszti állományba való bejutáshoz középiskolai érettségi bizonyítvány, a legénységi állományhoz pedig négy középiskola, kivételes esetben nyolc elemi iskola elvégzése szükséges.

2. A szerelőelőképzésre tiszta keresztény származású, magyar állampolgársággal rendelkező ifjak jelentkezhetnek legalább négy elemi iskolával, 16 éves kortól 20 évig.

Az érdeklődő ifjúság részletes felvételi tájékoztatót a Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V. kerület, Vigadó- u. 2. szám), a m. kir. honvéd kiegészítő parancsnokságoknál, a katonai repülőterek parancsnokságainál, valamint a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap kiképző kereteinek repülőtér ügyvezetőinél kaphat.

Jelentkezési határidő 1944. március 1.

A m. kir. »vitéz Horthy István« honvéd repülőakadémiára törekvő ifjúság (az akadémia a honvédség hivatásos repülőtisztjeit neveli és képezi ki) a Magyar Aero Szövetségnél ne érdeklődjék az akadémiára való felvétel iránt, a felvételre vonatkozó pályázati feltételek a közeljövőben jelennek majd meg a hivatalos lapban.

EGY ÉV A LEVEGŐBEN



Vitéz Háry László ny. repülő vezérőrnagy, a Magyar Aeró Szövetség elnöke a magyar rádióban harmincéves repülőtevékenységéről, annak tapasztalatairól s a mai ifjúság repüléséről tartott előadást.

Ugy hisszük, lapunk valamennyi olvasója kívánságának teszünk eleget, mikor az előadást kivonatosan közöljük:

*

— Amikor idestova 30 esztendővel ezelőtt ülhettem repülőgépbe, akkori fürgeségem ellenére is alig tudtam az ülésbe felkapaszkodni a sok merevítőhuzal miatt.

— A vezetőülésben való szerencsés elhelyezkedés után nem okozott nagy fejtörést a sok műszer, mert csak a motor fordulatszámlálója volt a pilóta egyedüli mankója. Abban az időben úgy tanították repülni, hogy az oktató a pilótától a földön való nyílegyenes gurulást követelte. Az ilyen guruló gép motorerejét úgy lefojtották, hogy semmiképpen sem emelkednetett a levegőbe. A második lépés a motorerő növelésével az volt, hogy az egyenes gurulásból a magassági kormány meghúmotorerejét úgy lefojtották, hogy semmiképpen sem emelkedmásodpercekig lebegett a gép, utána visszazuhant, hogy újból folytassa a földön egyenesirányú gurulását. Ugrásnak nevezhetnők tehát ezt a műveletet.

— Amikor mindezt a pilóta már sokszor ismételgette és a gép megmaradt gépnek, a futókerék pedig kerékalakúnak, akkor a harmadik lépés következett, vagyis a tényleges repülés. Ehhez a motor teljes erejét, tehát mind a 65 lóerőt fel kellett használni és a növendék az oldalkormány, magassági kormány és csürőkormányok először gorombább, később finomulóbb összműködésével végigrepülte első körét, amely életének álma és egész életére kiható legnagyobb esemény volt.

— Egy életnek minden bánata, öröme elmosódik emlékünkben az idők folyamán, de élénken él bennünk az első repülés minden benyomása.

— Elszakadni a földtől saját tudásunkkal, minden segítség nélkül »száguldani«, repülni, az emberiség örök vágyát kiélni olyan hatalmas élmény, amely kitörölhetetlen.

— Komoly fizikai munka volt a repülőgép vezetése, amihez külön testgyakorlatot biztosítottak számunkra a repülőgép-szerkesztők: A benzintartályba kéziszivattyúval kellett levegőt nyomni, hogy annak segítségével az üzemanyagot a porlasztóhoz vigyük.

— Saját bőrünkön kellett kitapasztalni a repülés sok csínját-binját és talán azért is volt olyan csodálatosan szép.

— Én akkor lettem pilóta, mikor a már említett tanulási módot kezdte kiszorítani a kétkormánnyal való oktatás. Ez lényegében azt jelentette és jelenti ma is, hogy az oktatópilótával egymásmellett, vagy egymásmögötti ülésben kezdi el a fiatal sas az első szárnypróbálgatásait. Mindkettőjük ülését ellátták a repülőgép kormányszerveivel — tehát kettőskormánnyal — és minden hibás mozdulatot javít az oktató.

— Ez a rendszer gyorsabb eredményt hoz. Ezért is lett a világon általánossá.

— És a veszélyesség? Veszedelmes dolognak csak a laikusok és a soha nem repülők tartják az emberi elme és akarás eme legszebb bizonyítékát. A repülés kezdetén még a katonák is annak tartották. Élénken él emlékezetemben néhány öreg repülőbajtársam elbeszélése arról, hogy miként került földi csapatoktól a légjárókhoz. Akkori parancsnokaik szolgálati komolysággal kérdezték tőlük a jelentkezéskor: »Olyan sok az adósság, hogy mindenáron öngyilkos akar lenni?«

— Én — hála Istennek — a mai napig megszakítás nélkül repülhettem. Ha a levegőben eltöltött órákat napokra számítom át, akkor megközelítően a vasár- és ünnepnap nélküli egy naptári évet kapom repülőéletem egyenlegéül.

— Ennyi idő alatt soha, de soha semmiféle kellemetlenségem, vagy balesetem nem volt! Természetesen nem számíthatom az első világháború ellenségfeletti repüléseit és légiharcait a síma repülések közé. Azonban ekkor sem a repülőgép, hanem az ellenséges pilótatársam tette imitt-amott körülményessé a repülést.

— A repülés — minden gyönyörűsége mellett — nemcsak a legszebb, a legférfiasabb, hanem a legbiztonságosabb sport is. De csak akkor, ha a józan ész az uralkodó.

— Életemből a levegőben töltött esztendő minden szakában gyönyörűséges, mindig új és új szépségeket feltáró, elgondolkodtatóan felsőbbrendű élménysorozat párosult a legnagyobb biztonsággal. Őszintén mondom, hogy az eszeveszetten száguldó autós és motoros sokkal veszélyesebb sportot űz, mint a repülő.

— Az én fiatalkorom egybeesik a repülés gyermekkorával. A közvélemény sokszor ferde felfogása ellenére már akkor terjedni kezdett a repülés iránt érzett vágy, de sajnos, nagyon sok omlott össze akkor az anyai könnyek és a haláltjósló rokonság kórusa előtt.

— Ma ezrek, tízezrek vágyuk teljesülésének reményével kaphatják meg a »morbus aviaticus-t«. Sőt: meg se várjuk, míg magától terjed el ez a »betegség« a fiatalság körében; mi magunk oltjuk beléjük a bacillusokat! Sokezer középiskolás gyermeknek van ma már módja — tegyük hozzá, hogy: hál' Istennek! — megkapni a »repülés betegségét«. Amit nekünk hónapok, évek alatt még a saját bőrünkön kellett kitapasztalnunk, ahhoz ma már játszi könnyedséggel hozzájutnak. Az ifjúsági aerokörökben a modelezéssel egész sereg repüléstudományi ismeretet sajátítanak el. A repülés elméletével már teljesen tisztában vannak, amikor vitorlázógépre kerülnek. És látni kell a lelkesedéstől, a repülés gyönyörűségétől kipirult arcokat, ragyogó szemeket, amikor a hegyvidéki lejtők mentén siklanak, majd vitorláznak. Vagy nem is kell hegy, dombosvidék a vitorlázáshoz; nagyszerűen űzhetik a sík Alföldön, mint Szentesen, Szolnokon, Debrecenben, vagy másutt.

— A mai fiatalság már motor nélkül majdnem többet repülhet az oktatás első napjaiban, mint amennyit mi motorral repülhettünk annakidején. Rendelkezésünkre áll az országszerte egyre nagyobb és kiterjedtebb korszerű oktatószervezet, a sok gép, a tágas, tiszta repülőotthonok, a kiváló oktatói kar. Vitorlázó és motoros repülést egyaránt kétkormányos gépben tanulnak, ott van velük repülés közben az oktató, minden gondolatukat kiismeri, tudásukat csiszolja, finomítja és akit először engedünk el egyedül repülni, az már valóban higgadt, megfontolt művelője és kissé már művésze is a repülésnek.

— Mennyivel könnyebb ma repülővé lenni! Nagyszerű és biztonságos gépek, a repülés minden helyzetét csalhatatlan pontossággal jelző és irányító műszerek, alapos és tudományos gépismeret, meteorológiai, navigálási tudás áll a repülnivágyó ifjú rendelkezésére. És fehér holló már az olyan édesanya is, aki enyhe ellenvetéssel próbálná szárnyaszegetté tenni fia öntudatos repülővágyát. Ma már valamennyien tudjuk, hogy a repülés megnyitja az ember előtt a természet legszebb pompájának új és új gyönyörűségeit. Mi, akik a repülés gyermekkora óta repülünk, még ma sem tudunk betelni vele. Minden felszállás új gyönyörűség. Isten világává népesítette be a költészet évszázadokon keresztül azt az utat, amelyen mi járhatunk gépünkkel. Megérthetik tehát, miért mondom: kár, hogy harminc repülőévem alatt mindössze csak egy esztendőt tölthettem összesen a levegőben.

A frontokról



Zuhók támadják az ellenséges csapatösszevonásokat



Me. 109. gépének ülésében

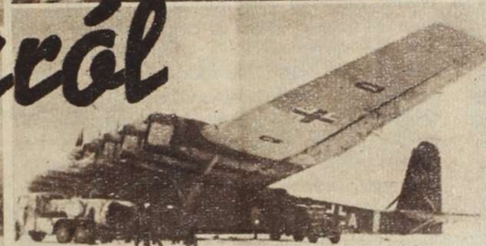
A VADÁSZREPÜLŐ EGÉSZ EMBER GRAF ŐRNAGY HÁROM ARCA



Észt repülőönkéntesek kitüntetése



Nowotny százados, a vidám légigyőzelem-világrekorder



Gigant az északi arcvonalon



Német ejtőernyősök a középitáliai fronton



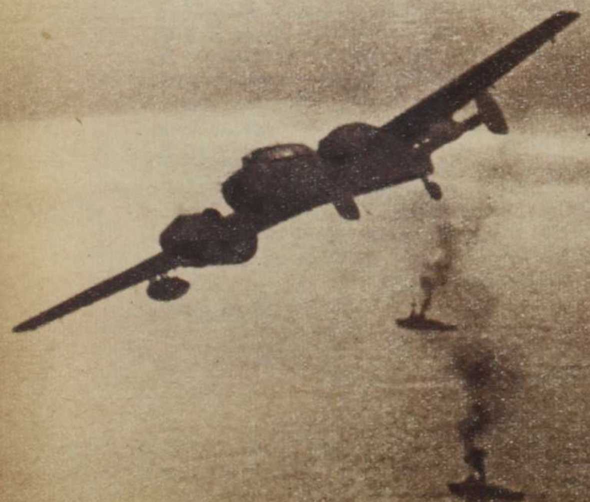
Mint volt válogatott kapus, a légierők csapatában, jótékonycélú mérkőzésen



Repülőkatonák földi harcban



Motorversenyző is volt. A századmedvének azonban nem tetszik az utazás



Messerschmitt 110. biztosít egy északi ellátó karavánt

Ilovszkoje védelme 1943 január havában

II.

Nem hiába bíztunk oly nagyon kipróbált, jó légvédelmi gépágyúinkban. Az oroszok ugyanis Afanasjevka elfoglalása után alighogy kifújták magukat, összeszedelőzködtek s gyalogrészeikkel, valamint tüzérségükkel Ilovszkoje felé nyomultak előre. Ott feketéllett az úton egy körülbelül századerejű orosz, valamint 1—2 löveg a hozzátartozó tehergépkocsival. A légvédelmi tüzérek egészen közel engedték őket. Amikor azután »megnyugtatólag« látták a távolságot, eldördültek a gépágyúk s készen volt a legpompásabb úttorlasz a bolsik ellen. Egymás hegyén hátán hevertek összetorlódva, egymásba futva lövegek, vontatóikkal és tehergépkocsik. A gyalogságból alig pár ember menekült. Elsőrendű munka volt. Teljesítményünket az oroszok is annyira méltányolták, hogy ezen a napon békén hagytak bennünket.

Január 17-én a község déli részén lévő egyik munkásszázadunk is kitüntette magát. Partizánokkal és orosz síjárőrökkel vívtak hajnal óta tűzharcot, amikor egyszerre csak megnyílt a bozótos és egy hatalmas T52 harckocsi dugta ki ocsmány lánctalpát. A századparancsnok – vitéz Keresztury főhadnagy — a géppuskákat azonnal a harckocsira irányította és megfelelően állást változtatott velük, hogy mennél hatásosabban tüzelhessenek a harckocsira. Az állásváltoztatáshoz volt idő, mert a harckocsi megállt az erdőszélen. Egy páran kiugráltak belőle s valami szerelésfélébe kezdtek. Ekkor szólaltak meg a géppuskák. Eszük nélkül ugráltak vissza acélvárukba. Egy ember kimaradt — ezt el találták. Csak úgy kopogtak a lövedékek a harckocsi páncélzatán, de az oda se neki, megindult 52 tonnájával és hatalmas fegyvereivel az állások felé. Kb. 100 méterre lehetett, amikor ujra megállt. De a védőknek hosszú félóráknak tetsző tétlenség után hirtelen kinyílt a fedele és azon át macskamódra ugráltak ki az oroszok és a harckocsi fedezete mellett szökeltek egyenként vissza az erdőbe. Valami végzetes lövés érhette a harckocsit, vagy jóvá nem tehető műszaki hiba lépett fel. Mindegy! Az oroszok néhány emléklövedékkel testükben tűntek el a fák között. A századparancsnok várt még egy ideig, hátha újabb harckocsik bukkannak elő. De több nem jött.

A repülőteret a németek elhagyták. A Luftwaffenkommando Don feloldotta a repülőtér »Stützpunkt« jellegét. Ugyancsak elment, felső parancsra, a repülődandár parancsnoka és a parancsnokság egy része a repülődandár hajózó részeivel. A németek Urasova repülőterét jelölték ki a 2. repülődandár új álláspontjául. Az ilovszkojei támpont parancsnokságát Csukás Kálmán vk. alezredes vette át.

Mi azonban maradunk. A hadseregparancsnokság parancsa ez, de úgy érezzük, parancs nélkül is itt maradnánk. Kötelez erre a magyar becsület mellett az is, hogy kötelességünk kitartani, akár a legvégsőkig is, hiszen eltávozásunk esetén az ellenség könnyűszerrel lezárhatná az egyetlen járható főútvonalat és mindez beláthatatlanul súlyos következményekkel járna a visszavonulókra.

Csak tudhatnánk, hogy kb. milyen erőben lehetnek. De sokat jelentene egy felderítő repülés! Azonban repülőgépünk nincs már. Az üzemképes gépek mind átrepültek egyéb reptereinkre. 1—2 üzemképtelen gép tehetetlenkedik csak a hatalmas repülőtéren. Bizony tökéletesen megértjük most mi repülők is, hogy mit jelent a földi csapatoknak a saját repülőgép. Ó, ha legalább egyetlen Bückerünk volna. Mindnyájan örömest felrepülnénk vele fegyverzet nélkül is, csakhogy tájékozódjunk az ellenség ereje felől. De nem hagyja az Úristen. Ismerős motorzúgást hallunk. S nem akarunk hinni a szemünknek, amikor dél felől jövet a sűrű földig érő ködfelhőből egy Heinkel—111-es bontakozik ki. Saját távolfelderítőgépünk. Északnak repül, eltűnik, majd kis idő mulva egész alacsony repülésben a parancsnokság harcálláspontjának közelében egy ledobójelentést dob ki. Csak úgy rohannak érte. Csukás Kálmán vezérkari alezredes olvassa el elsőnek a jelentést. Tartalma: tőlünk északra kb. zászlóaljnyi erejű sítalpas orosz gyalogság gyülekezik.

A jelentést Hollós János százados, egyik távolfelderítő századunk parancsnoka tette; vállalva minden kockázatot indult Charkov-ból, jól tudta, hogy nem számíthat repülőterünk rádióirányítására s belebujt vakon a meredek dombokat rejtő felhőbe azért, hogy repülő bajtársain segítsen.

Vitéz Fráter Tibor ezredes, a repülődandár parancsnoka 17 én visszarepült a tampontra, tájékozódott Csukás alezredesnél és a hadsereghez repülve kérte, hogy a repülőkötelékeket vonják ki az állásokból, mivel a repülőtér feladásával a repülőkre megszűnt annak jelentősége. Nyilván más hasonló értékű csapat felváltásra nem állhatott rendelkezésre, mert a repülők továbbra is az állásokban maradtak.

A repülőtérre súlyosan nehezedik az ellenség nyomása. De keményen tartják magukat a védők. Természetes ez. A lelkes és bátor harciszellemmel telített repülőkatonák parancsnoka Heppes Aladár százados, egyik vadászosztályunk parancsnoka, aki gépei távoztával önként maradt vissza a repülőtér védelmére. Alparancsnokai: Prónavölgyi, Nemes és Fábián századosok kemény legények. Prónavölgyi százados nemrégen hirtelen rajtaütéssel Gluhowkát tisztította meg az oroszoktól, Fábián százados és Nemes százados egyaránt a harciszellem épentartásával és önkéntes járőrvállalkozásaikkal tünnek ki. A repülőteret különben minden irányban megközelítették és szoros félkörbe vették az orosz élcsapatok. Járőrök, előrevont nehéz gyalogsági tűzeszközökkel fölszerelt egységek vonják egyre szorosabbra a gyűrűt. Itt-ott komoly gyalogsági egységek bontakoznak ki.

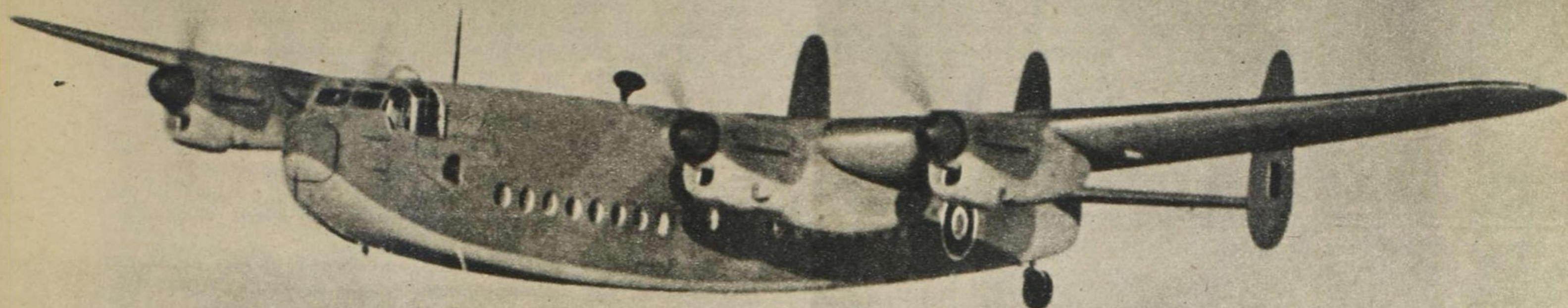
A védelmi vonalakban éjjel-nappal »szigorú készültség«-et tartanak. A járőr vállalkozások szünet nélkül folynak. Az oroszok nem támadnak. Komoly ellenállásunkat látva bizonyára gyüjtik az erejüket és tervszerű támadást készítenek elő. Büszkék vagyunk arra, hogy megállítottuk őket. Fedezetünk mellett állandóan hatalmas tömegben és nyugodtan vonulnak vissza a vonatalakulatok. Ezek az emberek újabb harcra — megítélésünk szerint — már nem volnának képesek, annyira erőt vett rajtuk a hideg és fáradtság.

Valósággal a magyar gondviselés állított bennünket, repülőket erre a helyre. Helytállásunkkal a magyar emberek ezreit mentjük meg a biztos pusztulástól.

Január 17 én este azonban Ilovszkojén rekednek a visszavonulók. Véres, csapzott menekülők jelentik, hogy a közvetlenül mellettünk néhány km-re levő szomszéd falut Podserednyét elérték az oroszok és súlyos, nehéz gyalogsági tüzükkel lezárták az *egyetlen* főútvonalat. A visszavonulókban a váratlan tűzcsapás igen súlyos veszteségeket okozott. Ilovszkoje órák alatt zsúfolásig megtelik. Ezrek és ezrek szoronganak a községben. Végképpen reánk bízva további sorsukat. Talpalatnyi hely nem marad kihasználatlanul. Jó, hogy a lakosságnak kb. $1/3$-a a doni áttörés pillanatában — a pszichikai rádió ismeretlen sugárzása és híradása alapján — ismeretlen körülmények között és ismeretlen irányokban elhagyta a községet. Becsületünkre legyen mondva, hogy nálunk egyetlen partizán-puskalövés el nem hangzott. Pedig a nagykiterjedésű 3—4000 lakost számláló nagyközségtől az orosz viszonyok között ezt »joggal elvárhattuk volna«. Köszönhető ez elsősorban nyilt, határozott, igaz meggyőződést sugárzó és meleg szívet mutató magatartásunknak. Ezen a réven a szörnyű világnézeti harcban az agyongyötört és állandó terrorisztikus félelemben reszkető orosz lakosságot megfékeztük, megnyugtattuk és a legjobb úton voltunk ahhoz, hogy őket magunkhoz lassan felemeljük. Közbevetőleg megjegyezve, pillanatig se gondolja valaki azt, hogy nagylelkűséggel és példaadással meg lehet győzni a partizánt, vagy erre az aljas munkára beszervezett orosz polgárt, legyen az férfi vagy nő. Nem! A partizánok felszámolása után fordulhattunk csak szívvel a lakosság felé, — természetesen a legnagyobb óvatossággal — amely alapjában véve szlávosan jóindulatú, békés s asszonyai révén igen dolgos természetű. A fenti magatartásunknak köszönhetjük végeredményben, hogy a faluban partizántevékenység nem volt s hogy még a sebesülteket is a falu házaiba helyezhettük be akkor, amikor a kötözőhelyek tökéletesen megteltek. A sebesülteknek, de egyiknek sem (!) bántódása nem esett, sőt a lakosság a maga szűkös készletéből még élelmezte is őket az egyszerű ápoláson kívül.

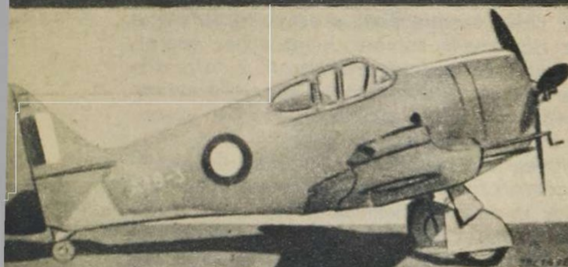
Dósa szds.

(Folytatjuk)



Az Avro York szállítógép, 10 tonna hasznos teherrel, 440 km/óra utazósebességgel

ÚJ GÉPEK



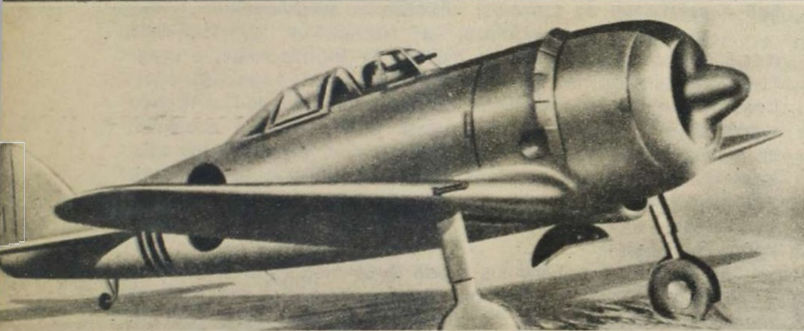
A Commonwealth Boomerang ausztráliai vadászegyüléses



A Grumman F6—F1 Hellcat vadász



A Bücker Bü 182 Kornett gyakorlógép



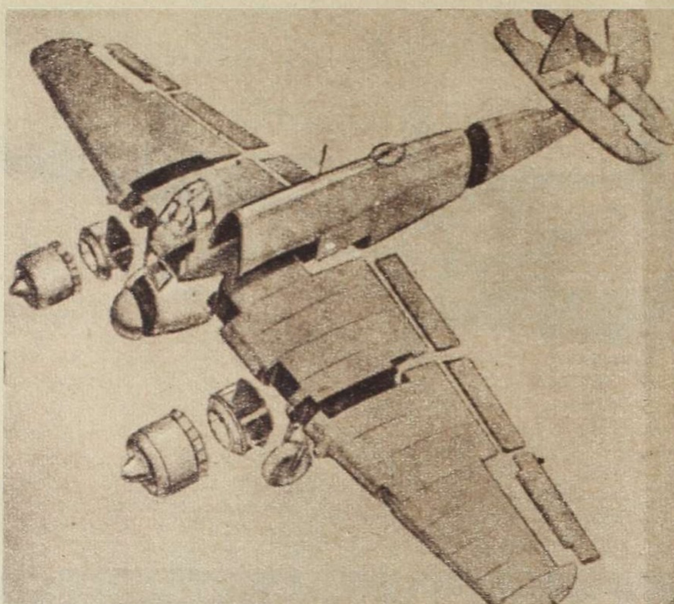
A „Shoki" japán együléses



A Handley Page Halifax MK. II. bombázó új oldalirányművel

A PE—2 szovjet közepes bombázó és csatarepülőgép





A Beaufighter gyártási felosztása

Korszerű repülőgépgyártás

A gyártási teljesítmény fokozott mértékben való növelése elmés és újszerű megoldásokat hozott a repülőgépépítésben. Nem csupán a gép tervezésének minden részletét hatja át a célszerűség gondolata, hanem a gyártás menetén végig meglátszik, hogy a munkaórák gazdaságos kihasználása a főgondja a gyártást irányító mérnököknek.

Mint ismeretes, ma nem egy helyen születik meg a teljes gép, hanem lényeges részeire bontva, külön-külön kerül gyártásra és végül a szerelőüzem építi egybe a különböző helyekről összejött alkatrészekből a gépet. Nem néhány, hanem többezer alkatrész koordinációja itt a kérdés. Egyetlen nehéz bombázóban, mint amilyen például a Ju- 90. vagy a Lancaster, kereken 50.000 különféle alkatrész van, ha a szegecseken kívül a gép elemeinek kötésére használt egyéb alkatrészeket is ide számítjuk. A korszerű repülőgépgyár általában már így is óriási ipartelep, de mennyiszer nagyobbnak kellene lennie, ha valóban minden alkatrészt házilag, saját üzemeiben akarna előállítani.

Minthogy ez a megoldás csaknem lehetetlen és az üzem sebezhetőségét jelentős mértékben növeli, az alkatrészgyártást megosztják számos kisebb üzem között. A részgyárak szállítják végül a kész alkatrészeket a szerelőgyárba, ahol ezekből elkészül a gép.

Arra vonatkozólag, hogy hány főrészre lehet osztani a korszerű hadirepülőgépet, ábránk ad felvilágosítást. A Bristol Beaufighter romboló, éjszakai vadász és torpedóvető gép »feldarabolási tervét« látjuk itt. Ennyiféle főalkatrészre oszlik a gép s ezek mindegyikét vagy több hasonló részt gyárthat egy-egy részgyár. Így a könnyűfémipar kis- és középüzemeit is jól be lehet vonni a gyártásba. A békebeli edénygyárak például kitűnő fémgépréseket készíthetnek. A motorgyárak ma már kész hajtóműegységek alakjában, burkolattal együtt szállítják a motorokat, tehát nincs gondja a sárkányszerelőgyárnak, hogy milyen módon építse egybe a motort a burkolattal. A szabványosított hajtóművek szerelése igen kevés munkaórát vesz igénybe.

A gyártás legcélszerűbb összerendezése esetén az alkatrészek sehol sem várnak, hanem minden a »kellő pillanatban« érkezik helyére. Ez a megoldás azonban kissé veszélyes lehet, mert egyetlen egy rész késése esetén is az egész üzem munkája akad fenn. Ezért a gyárak mérsékelt biztonsággal dolgoznak s 15—20 egységet tartalékolnak az esetleges zavarok kiküszöbölésének idejére.

A gyártott részek tárolása is fontos gond. A szerelés pillanatáig ezeket a kész főrészeket megfelelően el kell helyezni. Az ábrán látható példa ismét szellemes megoldást mutat, ugyancsak a Beaufighter gyártásából. A kész törzsrészeket függőlegesen, állva tárolják s ezzel lényeges helyet takarítanak meg. A munkahelyről motoros kocsikkal viszik a géprészeket a raktárba, ott darúval emelik helyükre.

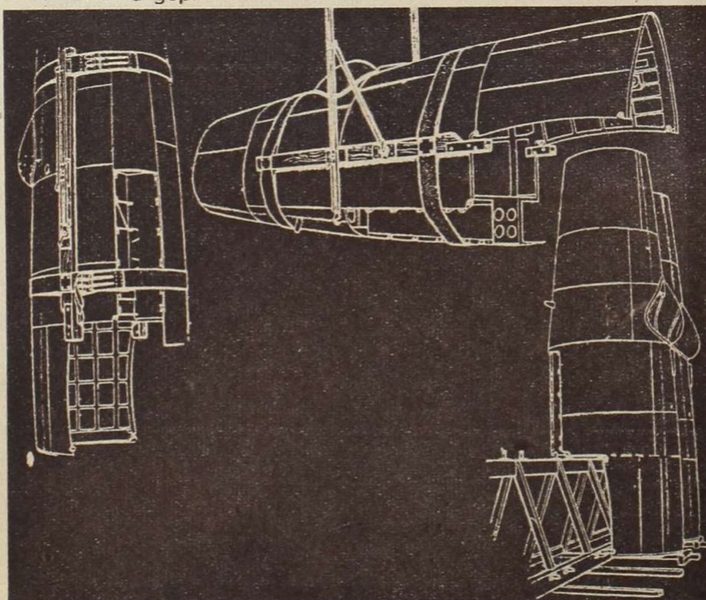
A korszerű gépek készreszerelésénél a szárnyközéprész a munka alapja. Először ezt emelik helyére, majd ehhez szerelnek hozzá minden lényeges részt: tehát a törzsorrt, a törzs középrészét és a farokfelületeket, a szárny többi részeit, a motortartókat és a motorokat, valamint a futóművet. Ezért a középrész gyártásánál és tervezésénél arra is gondolni kell, hogy a csatlakozások lehetőleg egyszerűek és szilárdak legyenek. A jelenlegi gyártási gyakorlat során már igen célszerű és egyszerű kötések alakultak ki, ezeket alkalmazzák ma.

Az elmondottak érvényesek minden korszerű félhéjépítésű gépre, tehát a német Messerschmitt, Junkers, Dornier, Heinkel, Aradó gépek legtöbbjére, az angol és amerikai gyártás csaknem minden gépére, sőt a faépítésűekre is. Eltérés csupán a régi rendszerű, csőtörzses gépeknél van, mert ott merőben másképp kell a szerkezeti és szerelési kérdéseket megoldani.

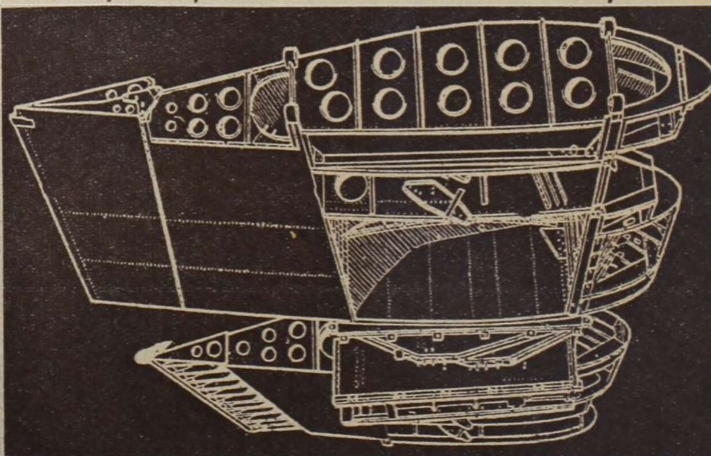
A gyártás egybehangolása, a harmonikus gyártási rend megállapítása a legfontosabb munka. Az előírásoknak, a megkívánt teljesítménynek megfelelőnek kell lenni, ellenkező esetben mindenütt késések állnak be és ez rendkívüli mértékben meglassítja a gyártást. A részgyárak elhelyezésénél ezenkívül számolni kell a légitámadásokkal is, hiszen egyetlen támadás is megbéníthatja egy géptípus gyártását, ha az elpusztult gyár egymaga gyártott valamely fontos gépészt. Az azonos részek gyártásának több üzem között való megosztásáról is gondoskodni kell tehát.

Az elmondott néhány kis példa talán megfelelő ízelítőt ad a laikus olvasónak is arra vonatkozólag, mekkora szervező és rendező munkát igényel a repülőgépgyártás lebonyolítása, mennyire fontos dolga van az üzemmérnököknek, a gyártás vezetőinek. Csak az összefogás, a minden hiba maradéktalan kiküszöbölését elérő következetes munka hozhatja meg a megfelelő teljesítményt.

—y —ő



A kész törzsek szállítása



A szárnyközéprész, a szerelés alapja

Meleg percek...

— Támadás 11h-kor St. község ellen. Start 10 h 20-kor. Sorrend: Osztálytörzs, negyedik, magyar, hatodik és ötödik század. Zuhanás zárt kötelékben. Zuhanás iránya 70 fok. Szélellentartás 3 fok, áthúzás 2 fok. Oldás 700 méter. Vadászfelvétel K. felett. Gépekre!

A hajózók feszesen tisztelegnek és megindulnak gépeik felé. Fejük a térkép fölé hajlik és menetközben tanulmányozzák a terepet. Pompás fickók! Rövid pár szóból mindent megértenek és tudom, feladatukat mint mindig, most is kiválóan fogják elvégezni. A szerelők bekötözik a pilótákat és pár pillanat mulva feldörögnek a motorok.

Libasorban kigurulnak az indulási vonalra. A romokban álló egykori orosz repülőtér felszállómezője nyüzsög a guruló stukáktól. Hogyne, hisz négy század közel 36 géppel indul támadásra — az oroszok legnagyobb örömére. A századok egymás mögé sorakoznak ékben, elől az osztályparancsnok a rajával. Ő vezet minden támadást. — Ez a 130-ik bevetésem — már semmi izgalmat nem érzek előtte. Különben is ma már ez a harmadik bevetés.

Az osztályparancsnoki raj már felemelkedett, most startol a negyedik század. Kinyitom a tetőt és felemelem a kezemet. Körülpillantok. Heten vagyunk magyarok, mint a gonoszok. Minden arc felém néz, a kezek felemelkednek, jelezve, hogy a gépek indulásra készek. Háromszor intem az indulás jelét, becsukom a tetőt és előrefigyelve betolom a gázkart.

Jó öreg »ládám« egyre gyorsabban szalad, majd néhány kis ugrás után levegőbe emelkedik. Körülnézek. A »fickók« szorosan rajtam vannak. Bal fordulóval vezetem a századot a helyére — az osztály balszárnyán kell repülnünk. Élesítem a fordulót — a rajok váltanak, helyetcserélnek. De máris a helyünkön vagyunk. Fojtom a motort, hogy a kísérők túl ne »lőjjenek« rajtam. A nagy balforduló végén már együtt van az osztály. Emelkedik az egész büszke zubótársaság. Négy század szorosan összezárkózva ékben repül a ragyogó kék ég alatt. Hasukon és szárnyaikon a halálthozó »szeretetcsomagok«, az oroszok részére. Mire K fölé érünk, már fönn vagyunk 4500-on.

A távirászom átszól: »Itt a saját vadászok, százados úr!«

— Mennyi? — kérdem.

— Csak kettő — Messerschmittek.

— No, ez nem sok — mondom — ügyelni kell, mert a »ruszki« biztos több lesz!

Sok ábrándozásra nincs idő, már látszik a Dnyeper. Ott az az undok S-i kanyar, odamegyünk. Az órámra nézek, még 10 perc a támadásig. Megint emelkedni kezd az osztály, 5200-ig húzunk fel — most ráfordulunk a Dnyeperre, a falu közvetlenül a parton van. Az osztályparancsnok irányt vesz a cél felé, az egész osztály automatikusan összébbzárkózik. Az osztályparancsoki raj enyhén siklani kezd. Áhá — kezdődik a támadás! Fel is hangzik rádión a parancs: »Támadáshoz előkészülni!«

Bekapcsolom a gyujtáskapcsolót, lehajtom a lőbillentyűt is, hogy a kioldógombhoz hozzáférhessek és siklásba viszem a gépet. A kísérők nyomják utánnam. Kinézek balra, óvatosság sohasem árt, visszaveszem szórakozottan a fejemet, de vissza is kapom hirtelen balra — a Dnyeperről apró zöldes pontok húznak felénk. Alighanem orosz vadászok. Persze, hogy oroszok. Ronda békazöldek és már jól látszik a szárnyakon a vörös »pacni«. Hanem elegen vannak!

— Jóska, — szólok a távírászomnak — ügyelj, mert itt a »ruszki!«

— Tudom, százados úr, már régen látom őket, csak nem akartam százados urat izgatni.

Számolni kezdem őket, 4... 6... 12... 18! Az áldóját, éppen elegen vannak! És csak két saját vadász kísér bennünket. No mi az, az osztályparancsnok még nem vette őket észre? Nem lehet! ez őrültség, nagyon elkennek bennünket! Átkapcsolok rádióra. Indiáner! Indiáner! Achtung! Indiáner! — harsogom a fedőnevét az orosz vadászoknak és mindjárt utána magyarul is. — Vigyázat, balról vörös vadászok!

Az osztályparancsnok ebben a pillanatban vette őket észre, éles balfordulót repül, rögtön mögötte a negyedik század is. Habozásra nem sok idő van. Már itt is a vörösök. Géppárban repülnek, mint a sajátjaink. Lagg 5.-ök. Körülbelül 1000 méterre alattunk jönnek — a régi orosz taktika alulról támadni! Az első géppár már fordít ránk.

A fene egyen meg, pont az én századomat szemelted ki!

De ebben a pillanatban már recseg is az én Jóskám a gégemikrofonon keresztül: »Vigyázat, a ruszki minket támad, balról alulról jön!«

Csavarom a fejem hátrafelé, majd eltörik a nyakam, de semmit sem látok.

— Itt van még? — kérdem izgatottan, de nem is várok rá választ, mert jobbra meglátom a foszforcsíkjait. Jó messziről lő — gondolom. Jóskám ikerpuskája is kelepel alaposan.

— Fordulhatok?!

— Még nem! Még 600 méterre van! Kicsit várok!

— Most! — harsan fel a vezényszó. Vadul becsűröm a gépet balra, a botot hasra húzom és alaposan föléje lépek. A gép csunya éles csúszófordulót csinál. Hü ha, ha ezt az iskolán csinálná valaki, mit kapna érte az oktatótól! Jobb belépés, bal csűrés fordulóban?! De itt csak az segít! Becsúszom a század alá, a többiek egyenesen repülnek tovább.

Elment a ruszki, nem tudta a fordulót velünk csinálni — ordítja diadalmasan Jóska.

A ruszki vadász félorsó, félbukfenccel ment el és most látom, az összes távírászok veszettül lövik. Másik éles fordulóval már a helyemen vagyok. A »fickók« szépen szorosan repültek — baj nem lehet. Képzelem, a mögöttem repülő századoknál nagy lehet a »kurblizás«.

De már harsan is Jóska figyelmeztetése: »Vigyázat, rajtunk a másik! Ez is balról jön«.

Figyelek!

— Most! — kiált Jóska és én megismétlem az előbbi csúszófordulót.

— Elment? — kérdem és máris visszavágom a gépet jobbfordulóba.

— Dehogy ment el! — jön az izgatott válasz — itt lóg rajtunk.

— Miért nem lövöd?

— Nem tudom! Egész mögöttünk van 6—8 méterre a vezérsík mögött! Kint



És egyre jobban közeledett a föld



Így látják a kísérő vadászok a Ju. 88. köteléket

van a futója meg a fékszárnya! Hű, hogy lő a disznó!

Nem is kell mondani Jóskának, mert amint kinézek, látom, hogy küldözgeti a kis »paradicsomokat« a fülem mellett. Nagyon közel járnak a lövések a benzintartályhoz. A teremtésit! — hát nem tudom lerázni!? — vagdosom a gépet, ütöm, rúgom, szinte harapom, de a ruszki csak ragad és vidáman lövöldöz.

— Zavard el Jóska! Miért nem lősz? — ordítom magamonkívül.

— Át kell lőnöm a vezérsíkot, másképpen nem megy!

— Lődd át! Lődd át, különben leszed! Prrrrr... peregnek Jóska puskái, érzem a boton, hogy lövi a kormányt. Talán most elmegy!

— Elment, — lihegi Jóska — most a hasát mutatja! — Prrr... ereszt utána Jóska még egy sorozatot. — No, legalább kapott egy párat a kutya!

— Hű, de meleg volt, százados úr!

— Nekem is melegem van, Jóska!

Most van csak időm egy kicsit körülnézni. Remek látvány. Több mint 30 stuka kavarog a légtérben, közöttük cikázik a sok orosz vadász. A levegő tele van foszforcsíkokkal, — hopp, most fordul előttem egy Lagg. Odasózok az orra elé egy sorozatot, a 2 cm-es gépágyúból. Az orra előtt robbannak a lövések. Elfordul, mintha undorodna tőlük. Nem csodálom, én sem szeretem a robbanó felhőt az orrom előtt.

Körülnézek. A kísérők szorosan rajtam vannak. Büszke vagyok a századra, bizony a többi századok alaposan szétugrottak a harcban.

De mintha ritkulnának a »ruszkik«. Lenézek. Persze, már 15 km-re vagyunk a saját területen. Ide nem szívesen jön az orosz.

— Focke-Wulf-ok is vannak itt — szól Jóska.

Tényleg, ott zavar egy FW. 190-es egy Lag-ot. Ezek hogy kerültek ide?

Az oroszok lassan leszakadnak rólunk, már csak a vadászokkal állanak harcban. Az osztály szépen rendeződik. Nagy kört repülünk. Az órámra pillantok. Már egy óra 30 perce vagyunk levegőben. Az oroszok egymásután tűnnek el a Dnyeper irányában. Sikerült kiéheztetni őket! Elfogyott az üzemanyaguk és nekünk van még bőven! Most jövünk mi!

Az utolsó orosz is eltűnt, a Me.-ek és FW 190-ek fölöttünk vannak és vidáman billegetnek. Rárepülünk a célra. Most már csak 3500-on vagyunk, leszorultunk a légiharc alatt. Hallom, hogy egy gép jelenti sérülését rádión. Kényszerleszáll. A pilóta megsebesült.

Most a cél fölött vagyunk. Zárt kötelékben zuhanunk jó 70 fokkal. A század majdnem egyszerre old, a hosszú falu csak füstölgő rom marad. A feladatot mégis csak végrehajtottuk!

Alacsony repülésben térünk haza, nehogy alulról megint meglepetés érjen bennünket. Vidáman énekelem a kedvenc indulómat: »Pajtás, pajtás, jössz-e velem?« Jóska kontráz hozzá az egymásköztin. Kinézek. A »fickók« gyönyörűen kísérnek, mintha csak díszelgésen repülnénk. Gyönyörűen együtt van a század és minden arc boldogan mosolyog. Látom a szájuk mozgásán, hogy énekelnek. Egyik át is kapcsol rádióra és hallom kissé rekedt hangját. »Hagyd a csókot, ülj a lóra, két nap a világ«.

— Százados úr, — szól Jóska most már nyugodtabban — az a ruszki, aki reánk akaszkodott, valami parancsnokféle lehetett.

— Miből gondolod?

— Mikor kifordult, láttam, hogy a vezérsíkján piros vonások voltak. Volt vagy nyolc.

Ejha, gondolom magamban, de nem szólok semmit.

Leszállás után megnézem a vezérsíkunkat. Hát Jóska alaposan kilyukasztgatta, de van azon pár »emléklyuk« a ruszkitól is. Mégpedig gépágyútól származó!

Odahívom Jóskát. »Jóska fiam, nézz csak ide, majdnem mi lettünk a kilencedik piros vonás a ruszki vezérsíkján!«

Jóska néz nagyot, majd mind a ketten elnevetjük magunkat.

— Nem lehet a magyar zubósokkal kibabrálni, kapitány úr — kacag Jóska. De azt mind a ketten elismerjük, hogy meleg volt.

Jelentkezés után hallottam a harcálláspontom, hogy két gépünk sérült meg, de mind a kettő saját területen kényszerleszállt. Az egyik pilóta megsebesült a vállán. Viszont a saját vadászok kilencet lőttek ki a ruszkik közül.

Ezt az arányt ki lehet bírni!

Öreg zubó.



A repülőtéren is az enyhe tél nyomait látjuk

EMLÉKEZZÜNK

A repülés vágya egyidős az ember történetével. Platon „kétlábú tollatlan állat"-a merészen irányozta bele tekintetét a levegő óceánjába és minden iránt fogékony agya lázasan kutatta a madarak repülésének titkát.

Ez a vágy nyert kifejezést *Daedalus* és *Ikarus* mondájában, amelyet a halhatatlan római, *Ovidius* örökített meg hexamétereiben az utókor számára. A mondától kezdve azonban még hosszú évezredeknek kellett elmúlniok, amíg végre a huszadik század hajnalán olyan eszköz jutott az emberiség kezébe, amelynek segítségével felemelkedhetett a földről és tetszése szerint úgy mozoghatott a levegőben, akár a madár.

1903 december 17. a határmesgye. Ekkor szálltak fel első ízben motoros repülőgépükkel a *Wright*-testvérek és ezzel megjelölték azt az utat, amelyen a gépmadárnak el kellett indulnia a levegő meghódítására.

Páratlan arányú fejlődés vette kezdetét. A repülésben rejlő hatalmas lehetőségeket hamaroson felismerték a hadvezetőségek és az 1909., illetve 1910. évben a fegyverkező nagyhatalmak harcesz közei mellé bevonult a repülőgép. Megalakultak a „légjáró" csapatok és az új fegyver az olaszok kezében már 1911 október havában a tripoliszi hadjárat idején fényesen kiállotta a tűzpróbát.

Hamaroson kiderült azonban, hogy a repülőcsapatnál a békében, a háborúra való felkészülődés idejében is, kegyetlen vámszedő a halál. A repülőgépszemélyzet sorsa attól a pillanattól kezdve, amikor a gázkar előrenyomása következtében a gép gurulni kezd, mindaddig, amíg a leszállást követő kifutás végén a gép meg nem áll, sok végtelen körülmény szerencsés vagy szerencsétlen találkozásától függ. S bármennyire igyekszik is az emberi találékonyság és kézügyesség a véletlenek szerepét egyre szűkebb térre szorítani, a balesetstatisztika természetes velejárója a légierők évkönyvének.

A magyar légi erők kettős-monarchiabeli őse, a „*Verkehrs*-brigád" keretében működő „*Luftschifferabteilung*" sem kerülhette el a véradót. Az 1911. és 1912. évi hadgyakorlatokon való sikeres együttműködés után 1912. év végén megtörtént az első halálos baleset és ettől kezdve 1914 júliusáig, az első világháború kitöréséig, a repülő tevékenység fokozódásával arányosan nőtt azoknak a bátor férfiaknak a sora, akik hivatásuk teljesítése közben hazájuknak áldozták életüket.

Három évtized történelmi távlatából gyujtsuk meg előttük az emlékezés fáklyáját és hajtsuk meg az elismerés zászlaját. Hősök ők! Rettenthetetlen szívvel néztek szembe azzal a sok ismeretlennel, amelyek a repülés mibenlétének akkor még hiányosan felkutatott terén tornyosultak előttünk. Szorongás nélkül, mosolyogva ültek be a ma szemünkben keresztül istenkísértő alkotmánynak tartott gépekbe és vállalták nemcsak a repülés kockázatát, hanem a repülés közbeni harci feladatok végrehajtását is. Vérük hullása egy-egy mérföldkő a katonai repülés fejlődésének történetében, közelebb vitt bennünket egy-egy lépéssel a titkok nyitjához és így korai elmúlásuk nem volt hiábavaló.

A sors különös szeszélye, hogy az életüket áldozó úttörők sorát a Monarchia tarka népvegyületéből magyar, *Petrovics Arisztid* főhadnagy nyitja meg. A nem rég megnyílt *goriziai* (görzi) repülőtéren teljesített szolgálatot és 1912. évi november hó 4-én gyakorló repülés közben repülőgépének motorja felrobbant. A zuhanás következtében koponyaalapi törést szenvedett és még ugyanazon a napon meghalt.

1913. évi február hó 17 én *Nittner Ede* főhadnagy *Fischamendben* próbarepülésre indult egy új szerkesztésű egyfedelűvel. Miután több kört repült, gépe körülbelül 100 m magasságban egyszerre csak fejreállt és zuhanni kezdett. Nittner a zuhanás közben kivágódott belőle és a légcsavar szárnyai közé került, amely borzalmasan megcsonkította. Minthogy egyike volt a Monarchia leg jobb pilótáinak, az orvosok véleménye szerint valószínűleg szívbénulás állt be nála és ezzel igyekeztek magyarázatot találni a hirtelen bekövetkezett zuhanásra.

Éppen három hónappal később, május hó 17-én, újabb gyász borult a fiatal repülőcsapatra. Az 1912—13. évi balkánháború bonyodalmai szükségessé tették a Monarchia déli határainak, elsősorban Bosznia-Hercegovina Szerbiával és Montenegróval határos területeinek fokozott tabb ellenőrzését. Erre a célra a repülőcsapatot is igénybe vették és a repülőgépek néha 400 km-nyi útvonalat repülték be a karsztos kietlen hegyi terep felett. 1913. év májusában Hercegovina fővárosa, *Mostár*, is kapott repülőteret, hogy a montenegrói határ megfigyelésére kirendelt gépek földi alapja közelebb legyen a működési térhez. A baleset napján *Andrich* százados-pilóta *Massig József* hadnagy megfigyelővel együtt a határellenőrzést hajtotta végre és az volt a terve, hogy *Trebinjén* és *Metkovicson* át repül haza Mostárba. Az égnek meredő sziklás határcsúcsok felett azonban igen erős szélviharba kerültek és közel három óra hosszáig birkóztak vele. A heves széllökések végül is annyira kimerítették őket, hogy midketten elvesztették eszméletüket és gépük 800 méter magasságból lezuhant. A földbezcsapódás következtében Andrich százados koponyaalapi törést szenvedett és belehalt sérülésébe, Massig hadnagy azonban, jóllehet körülbelül 30 méter magasságban kiesett a zuhanó gépből, lényegtelen zúzódásokkal és agyrázkódással menekült meg a biztosnak látszó haláltól. Jó őrangyala lehetett!

A következő áldozat vérét ismét a bosnyák föld szívta be. 1913. évi július hó 18-án osztották ki *Szarajevóban* a helyőrség csapatai részére az 1912—13. évi emlékkeresztet. Az ünnepség fényének emelése céljából elrendelték, hogy a helyi repülőalakulat egyik gépe a kitüntetések kiosztásának ideje alatt a gyakorlótéren felsorakozott csapatok felett körözzön. A feladat végrehajtására *Dudic* hadnagy szállt fel, *Hohn* tizedes utas sal. Alig hagyták el azonban a repülőteret, a motor leállt és Dudicnak kényszerleszállást kellett végeznie. Az egyenetlen talajon, kigurulás közben az elő tétcsúszó beleakadt egy földhányásba és ennek következtében a gép átvágódott. Átfordulás közben a centrifugális erő a személyzetet kirepítette a gépből. A sziklás talajon Dudic hadnagy gerincoszlopa összezúzódott és másnap meghalt. Hohn tizedesnek a karja törött el és súlyos agyrázkódást szenvedett, de sikerült megmenteni az életnek. A bekötő hevederek célszerű megoldása elkerülhetetlen szükséggé vált!

Majdnem egyévi szünet után a könyörtelen baleset-statisztika újra követelni kezdte a maga százalékát. 1914. évi március hó 11-én az *asperni* repülőtéren szárnytörés következtében lezuhant egy Lohner kétfedelű. Személyzete, *Elsner Jenő* főhadnagy és *Senne* szakaszvezető életét vesztette.

Még be sem hegedtek az elvesztésük miatt égő sebek, amikor 1914. évi április hó 28-án *Bécsújhelyen Walli* tűzmester lett hivatásának áldozata. Gyakorló repülés közben Lohner—Pfeilfliger gépének törzse összetört és a gép teljes sebességgel nekicsapódott a földnek.

Az osztrák-magyar repülőcsapat tehát a megalakulása és a világháború kitörése közt eltelt négy „béke" év alatt tagjai közül hétnek az életével adózott azért, mert fejlődni és a többi fegyverkező nagyhatalom légi erejével egyszinten akart maradni. Meg is tette mindazt, ami a rendelkezésre álló eszközök teljes kihasználása mellett elérhető volt és hogy mégsem sikerült a nagy világégésben való szerepét olyan ütőképes repülőerővel megkezdenie, amilyen a nagyhatalmi állástól elvárható volt, abban nagy része van a Monarchia áldatlan belső helyzetének. Az osztrák-magyar birodalmat már régóta a divergáló erők huzavonája jellemezte és így érthető, hogy az összetartó hatalmat képviselő hadseregre a szétigyekvők egyike sem áldozott szívesen. A hadsereg sohasem kapta meg azt a pénzügyi támogatást, amely erőteljes fejlesztéséhez nélkülözhetetlen lett volna és ennek folytán a repülés sem dus kálhatott az anyagiakban.

A szűkmarkúság következtében nemcsak a repülőgépek száma maradt viszonylag csekély, hanem a gépek műszaki kivitele is sok esetben silánynak bizonyult. Elegendő itt hivatkozni arra, hogy a hét halálos baleset közül négynek az oka durva műszaki hibára (gyenge felépítés) vezethető vissza. Az anyagban mutatkozó hátrányt azután a repülő csapat jobb kiképzéssel igyekezett kiegyensúlyozni és az így adódó sok repülés mellett a balesetstatisztika alakulását nem is tekinthetjük kedvezőtlennek.

A repülés áldozatokkal jár. Ezek az áldozatok azonban a fejlődés, az előrehaladás fémjelzői és mi, késői utódok, harminc év távlatából mély megillető déssel hódolunk ama bátor férfiak emlékének, akik úttörő munkásságuk, kötelességteljesítésük közben a statisztika kérlelhetetlen törvénye alá estek.

Nagy Béla

Három nap és két éjszaka vitorlázógépen

Mindenki előtt emlékezetes még Ernst Jachtmann, a kiváló német vitorlázórepülő tavaly szeptemberben végrehajtott repülése, mellyel az időtartam világrekordot jelentősen megjavította. Azt hisszük, olvasóink széles rétegeit érdekli ez a kiváló teljesítmény, melyről alább közöljük Jachtmann saját beszámolóját, kivonatos fordításban.

Általában az a vélemény, hogy időtartamrekordhoz nem szükséges egyéb, csupán nagy adag türelem és tartós emelőáramlat. Azt hiszik, hogy a pilótának nincs is más dolga, mint hogy a gépet állandóan jó irányba kormányozza és hogy álmosságát legyőzze. Ezek meglehetősen egyhangúnak is gondolják az időtartamrepülést. Én azonban úgy találtam, hogy valamennyi repülésem bővelkedett érdekességekben, mindegyiken tapasztaltam valami újat és állandóan volt valami, ami lekötötte figyelmemet. Minden por- és füstfelhő, hullámtaraj, repülő madár, szálló lepke, de még lehulló falevél is adhat hasznos tanácsot a repülőnek.

Első vitorlázó időtartamrekordomat 1937-ben sikerült repülnöm, 40.55 órát. Sajnos azonban gépemben nem volt barográf, így a rekordot nem lehetett nemzetközileg elismertetni, A német Kurt Schmidt által 1933-ban felállított 36.36 órás világrekord tehát nem dőlt meg. A világrekordot 1942-ben sikerült elhódítani Németországtól egy francia repülőnek, Eric Nesslernek, 38 órás időtartamrepüléssel. Ekkor kezdtem foglalkozni a rekord megdöntésének gondolatával. Tanulmányozva Németország időjárási térképét, arra a megállapításra jutottam, hogy időtartamrepülésre legalkalmasabb vidék a Keleti tenger partvidéke. A helyi NSFK vezetőségével megbeszéltem mindent és a Samlandpart egyik repülőterén biztosítottak a teljes segítségről. Előkészületeim közben hódította vissza Németország számára a világrekordot Erich Vergens, 45.28 órás repüléssel, 1942 novemberében.

A készülődéssel most már nem hagytam fel és eddigi repüléseim alatt szerzett tapasztalataim felhasználásával igyekeztem a rekordrepülés sikerét biztosítani. Gépemet — egy Weihe típusú teljesítményvitorlázót — a különleges követelményekre meglehetősen átalakíttattam. Vigyáznom kellett, hogy a különleges felszerelés ne zavarja meg a gép egyensúlyát. Helyszűke miatt kénytelen voltam az ejtőernyőről is lemondani. Arra az esetre, ha éjjeli repülés alatt eltávolodnám a földi irányfényektől, gépem orrára mozgatható fényszórót szereltettem. A pótfelszerelést — hőpalackokat, telepeket, élelmet — a súlypontban helyeztem el. Innét zsinórral húzhattam a szükséges dolgokat fülkémbe. Kisebb mennyiségű ételt tettem a kezemügyébe is. A hőpalackokból gumicső vezetett egy mellettem felerősített pohárba.

Készíttettem két szélzsákot is, melyeket belülről fényszóróval ki lehetett világítani. Ezeknek éjjel vettem nagy hasznát. Felvettem a kapcsolatot a staakeni meteorológiai állomással, ahonnan ígéretet kaptam, hogy amint alkalmas lesz az idő, értesítenek. Pontosan kitervezett programm szerint alig 3 órán belül az indulási helyen lehettem, ahol a szintén értesített bajtársak ezalatt mindent előkészíthetnek a felszállásra.

A tökéletes és minden apróságra kiterjedő előkészítés megtörténte után már csak jó repülőidőre kellett várnom, de ez elég nehezen akart megjönni.

Szeptember 21-én végre megkaptam a várvavárt értesítést a staakeni meteorológiai állomástól: itt a kedvező idő. Azonnal vonatra ültem és a tetthelyre utaztam. Már minden készen várt, akár azonnal startolhattam volna. Még az élelmiszerek is be voltak csomagolva és a kávé is meg volt főzve. A szél mégsem volt a legkedvezőbb és mivel javulásra volt kilátás, az indulást másnapra halasztottuk.

Szeptember 22-én, délelőtt 10 óra 26 perckor startoltam Brüsterort repülőteréről. Az indítás csörléssel történt, 300 méter magasságra. A tengerpart vonalával párhuzamosan, Palmnicken irányában kezdtem vitorlázni. Palmnicken felett töltöttem el az első órákat, miközben igyekeztem kényelmesen elhelyezkedni és berendezkedni a gépben. Sorra kipróbáltam a különleges felszereléseket, a rádiót, a kávévezetéket, a fényszórót. A szélirány kedvező, észak-északnyugati.

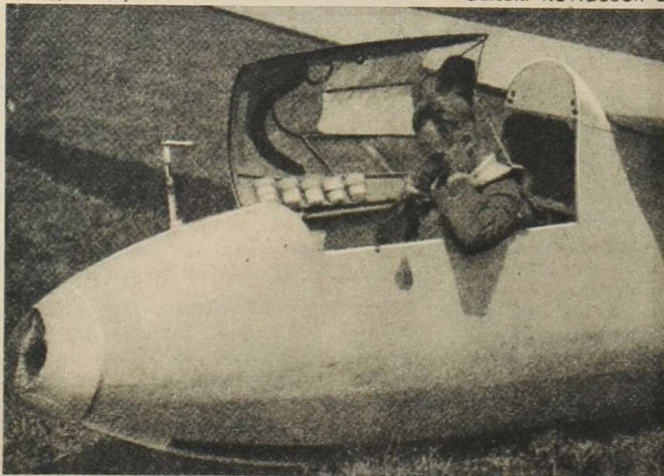
Ezalatt a parton összegyűlt bajtársak néhány Grunau-gépet hoztak ki a palmnickeni hangárból és üdvözlőrepülésre indultak. Rövidesen egész kis flotta kísérte gépemet. A földön maradt bajtársak közben felállították a két kivilágítható szélzsákot a partvonulat két pontján, majd minden eshetőségre készen, kényszerleszállóhelyet jelöltek ki.

A délután hátralévő részét azzal töltöttem, hogy teljesen kitanulmányoztam a parti széljárást. Azt a helyet, ahol az éjszakát tölteni fogom, nem beszéltük meg előre, hanem az alkonyati széliránytól tettük függővé. A széljárásra vonatkozó legértékesebb tapasztalatokat a sirályok repülését figyelve gyüjtöttem. Az erős emelőáramlatban egészen az esőfelhők alsó széléig emelkedtem és onnét figyeltem az alattam keringő madarakat. Amint észrevettem, hogy szárnycsapás nélkül emelkednek, azonnal rájukcsaptam és igyekeztem én is kihasználni a termiket. Közben megeredt az eső és fülkém tetején egyhangúan kopogtak az esőcseppek. Néha megszűnt a kopogás, ilyenkor tudtam, hogy kirepültem az esőfelhő alól.

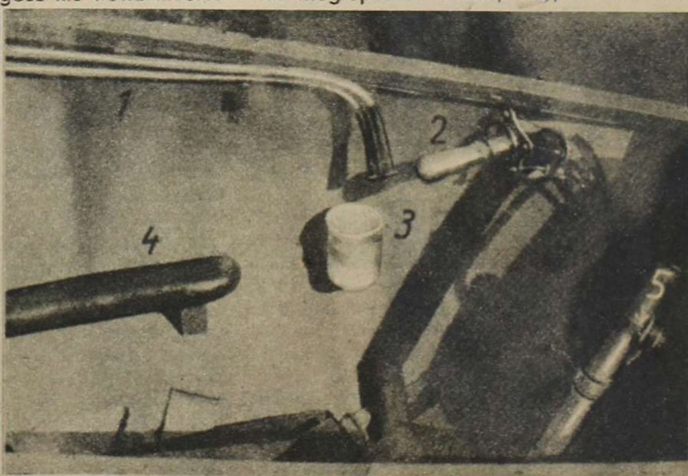
Így ment ez egészen késő estig. A sötétség már teljesen beállt és tájékozódni csak a kivilágított szélzsákok és bajtársaim által gyujtott iránytüzek segítségével tudtam. Éjjelre a lassú eső közepes erősségű viharrá fokozódott és a felhők rendkívül alacsonyra ereszkedtek. Kénytelen voltam gépemmel egészen szorosan a part felett szállni. 120—130 km/ó sebességgel repültem a két szélzsák között fel s alá. Éjjel 3 és 4 óra között erős zivatar ért utól. Gömbvillámok cikáztak körülöttem és csodálatosnak tűnt előttem, hogy a Weihe ilyen derekasan állja a nagy igénybevételt. Az alacsonyan lógó felhőfoszlányok mindúntalan eltakarták a jelzőfényeket és eltévesztve az irányt, gyakran megtörtént, hogy a parton beljebb fekvő falvak fényeit nézve jelzőtüzeknek, azok irányába repültem. Csak egészen közel érve, vettem észre tévedésemet. Egy ízben a tenger felől repülve, az utolsó pillanatban sikerült gépemet egy szerencsés emelőszél segítségével a part előtt felrántanom és bizony, most nagy hasznát vettem fényszórómnak!

A hajnal első derengéséig végtelennek tetszett az idő. A világosságban örömmel integettem hűségesen őrködő bajtársaimnak és ismerősként köszöntöttem kísérőimet, a sirályokat, melyek a szürkületben ismét fáradhatatlanul rótták köreiket. Reggel felé a szélirány nyugat-délnyugatira változott. Erőssége nem csökkent és biztosítva látszott további levegőben maradásom.

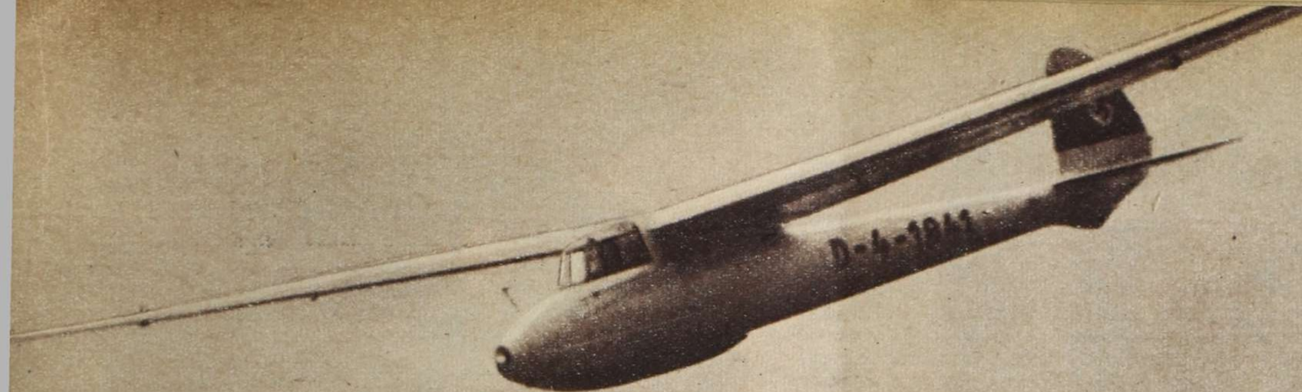
Hirtelen egy Kranichot pillantottam meg magam mellett. Pilótája hevesen integetett és meglepetten láttam, hogy a gép alatt



A Weihe különleges plexiglasborítású fényszóróval, poharakkal, élelmiszerrel



A Weihe „összkomfortos" ülése. 1) vezeték a termoszból a pohárhoz, 2) fényszórókapcsoló, 3) pohár, 4) kartámla, 5) fényszórókapcsoló gomb



egy hatalmas csomag himbálódzik. Rögtön sejtettem, hogy élelem van benne. Mint később megtudtam, hajnali integetésemet annak tulajdonították, hogy éhes vagyok. Bajtársaim erre mindenáron gondoskodni akartak rólam. Azonban azt láttam, hogy a csomag kötele rövid és az összeütközés veszélye nélkül nehéz lesz átvennem, tekintve a lökésszerűen fujó szelet. Megpróbáltam ezt jelzésekkel tudtukra adni, de nem értettek meg. Erre cédulára írtam mondanivalómat és ledobtam a földön állóknak, közöljék a Kranich pilótájával. Rövidesen meg is jelentek egy rettenetesen hosszú kötéllel és a végén himbálódzó csomagot fölém repülve, igyekeztek hozzám átjuttatni. Hosszas kísérletezés után végre sikerült a csomagot elkapnom. Sajnos, azonban mindannyiunk nagy bánatára, egy hirtelen szélroham — éppen, mikor fülkémbe akartam behúzni — lesodorta és a csomag menthetetlenül leesett, a lent kíváncsiskodó halászgyerekek örömére.

A csomaggal való bajlódás mintegy két órát vett igénybe. A második nap további részét és idő- és széljárás figyelésével, híreknek cédulán való ledobásával és a lentiek homokba írt válaszainak kibetűzésével töltöttem el. Hőpalackjaim már az első éjszaka kiürültek, úgyhogy a szám teljesen kiszáradt. A kávé ugyanis az erős széllökések következtében valahogyan kiszivárgott az üvegek nyílásán, leszállás után fel is fedeztük nyomait a törzsön. Még a csokoládé sem ízlett már. Egyetlen enyhülést az nyujtott, ha fejemet kidugtam a fülke ablakán és nyitott számba engedtem esni az esőcseppeket. Almát nem mertem enni, mert féltem az emésztést fokozó hatásától. Megelégedtem azzal, hogy egy-egy falatot haraptam belőle, összerágtam és kiköptem.

Közben beállt a sötétedés. A szél még mindig lökésszerűen fújt és a föld felett kb. 70—80 m volt a sebessége. Az eső szünet nélkül zuhogott. Féltem, hogy feláznak gépem ragasztott részei. A felhők még alacsonyabbra ereszkedtek és a tenger felett vastag ködréteg ült. Alig volt közöttük egy keskeny tiszta levegőrész. Igyekeztem állandóan szemmel tartani a jelzőtüzeket, főleg a kivilágított kényszerleszállóhely adott jó tájékozódási lehetőséget. Egyébként ez a leszállóhely oly kicsi és köves volt, hogy aligha sikerült volna rajta törésmentes leszállást végrehajtani. Már csak ezért is ki kellett tartanom...

Közben a meteorológiai állomásról azt tanácsolták, hogy hagyjak fel a további küzdelemmel és szálljak le. Bajtársaim ezt vörös jelzőrakétával adtak tudtomra, de én egy pillanatig sem gondoltam komolyan a repülés megszakítására. Minden idegszálammal a jelzőfényeket figyeltem és csak a következő percre gondoltam. A sötétséget már annyira megszoktam, hogy alacsonyan szállva, ki tudtam venni a tenger fehér tajtékzását. Magát a partot csak sejteni tudtam.

A hajnalt meglehetősen kimerülten köszöntöttem. Arcom égett, mert valahányszor álmosodni kezdtem, kidugtam az ablakon, a vadul csapkodó esőbe. Az álmosság ellen kellett legjobban küzdenem. Amint világosodott, az idő is javult. Becsuktam az ablakomat és igyekeztem megszárítani teljesen átázott ruhámat. Tisztelgő köröket leírva köszöntöttem a lent összegyülekezett ujságírókat, filmkiküldötteket, a rádió tudósítóit és a NSFK képviselőit. Még zuhanórepülést is végeztem tiszteletükre.

Közben teljesen felfrissültem. Szinte összenőttem már gépemmel és úgy éreztem, mintha nemrég startoltam volna. Ebben biztosítékát láttam önmagam előtt a további repülés lehetőségének. Bajtársaim homokba írt betükkel meg is kérdezték, hogy a harmadik éjjelt is a levegőben szándékozom-e tölteni? Választ nem várva, egyszerre két Kranich jelent meg a levegőben, mindegyik törzsén felírással és az egyikről kötélen hatalmas virágcsokor himbálódzott. Az első gépen a régi rekord ideje: 45 óra 28 perc volt felmázolva és áthúzva, annak jelzésére, hogy ezt már túlléptem. Utána egy nagy kérdőjel állt. A másik gép törzsére: „Gratulálunk" és „Bravo!!! Jachtmann!" volt írva. Igy kaptam már a levegőben jókívánságokat.

Cédulaledobással közöltem a lentiekkel, hogy hajnalig — 58 óra hosszat — szándékozom a levegőben maradni. Vidám fordulózásba kezdtem, hogy eddig elért eredményem feletti örömömet mindenkinek tudtára adjam. A szél azonban mindinkább csendesedett és a felhőalakulástól nem igen lehetett javulásra következtetni. Most már készen kellett lennem minden eshetőségre. A rekordszabályzat értelmében a leszállásnak egy olyan 1000 méter sugarú körön belül kell megtörténnie, melynek középpontjában a starthely van. Ezért nem volt szabad ettől a helyről messze elrepülnöm.

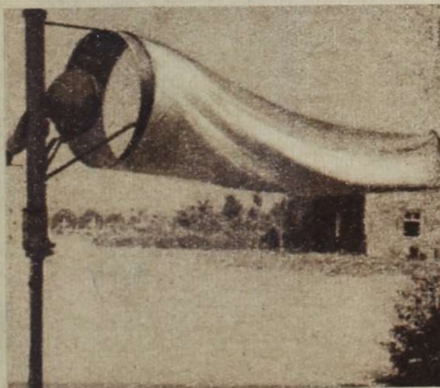
A lökésszerű szél ezalatt teljesen megszűnt és helyette gyönge, állandóerejű emelőszél fújt. Igy — a gépemet pontosan széllel szembe kormányozva — sikerült néhány pillanatra behúnynom a szememet. Otig számoltam magamban és a szempihentetés ennyi ideig is csodálatos jótéteménynek tűnt.

Egyszerre, teljesen váratlanul, egészen ismeretlen falu házai felett találtam magam. Az egész úgy tűnt, mintha álmodnék és öntudatom annyira kábult volt, hogy azt sem tudtam, hogyan kerültem ide. Lerántottam fejemről a pilótasisakot és kidugtam fejemet az ablakon. Az éles levegőáramlat magamhoz térített és most már gyorsan cselekedtem. A partot magam mögött láttam és úgy gondoltam, csak Palmicken felett lehetek. Mivel már nagyon alacsonyan voltam, öntudatlanul is leszállóhelyet kerestem szememmel. Órám 15.30 órát mutatott, tehát 52 óra hosszat voltam a levegőben. Az, hogy esetleg nem a célkörön belül szállok le, már egyáltalán nem érdekelt. A házak tetejével egyvonalban voltam, mikor hirtelen emelőáramlatot éreztem. Gondoltam, még elrepülök a part széléig, mert a termiket ott sejtettem. Megint feltámadt bennem a vágy, hogy tovább repülhessek. Magasságvesztés nélkül sikerült elérnem a tengert és itt valóban emelkedni tudtam. A part mentén szállva, hamarosan elértem az ismerős vidéket és most e fölött igyekeztem spirálokkal följebb jutni.

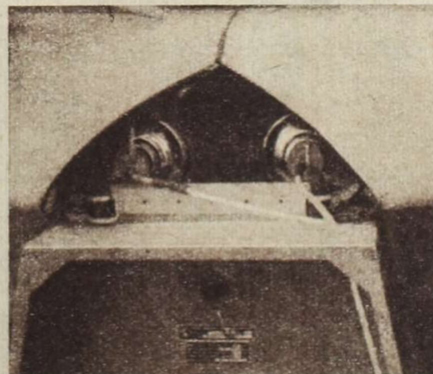
Az emelés nem sokáig tartott és gépem ismét süllyedni kezdett. Elhúztam a kíváncsiak feje felett és a kijelölt leszállóhelyet vettem célba. Lapos siklással ült le a derék Weihe a part homokjára. Hatalmas újjongással, virággal és világítórakéták puffogtatásával fogadtak. Pontosan 55 óra, 52 perc és 50 másodperc ideig voltam levegőben.

Cseppnyi fáradtságérzés nélkül fogadtam a szerencsekívánatokat és egyedül másztam ki a gépből. Röviden elmondtam benyomásaimat a sajtó és rádió képviselőinek, majd kevés meleg ételt véve magamhoz, résztvettem a rekord ünneplésére rendezett baráti összejövetelen. Késő este kerültem ágyba és másnap már korán reggel elintéztem a rekord elismeréséhez szükséges formaságokat. Délben a NSFK vezetősége által rendezett ünnepélyen vettem részt, ahol alkalmam volt megköszönni bajtársaimnak segítségüket, mely nélkül sohasem sikerült volna ezt a nehéz, de minden percében izgalmas és érdekes rekordrepülést végrehajtanom.

st. — gy.



A kivilágítható 12. V. szélzsák



Súlypontban elhelyezett hőpalackok

HONVÉDREPÜLŐINKNÉL


Helyzetmegbeszélés a parancsnokságon



5000 méter magasságban


Gépébe száll a Me. 109. vadász pilótája


Szerencsés kényszerleszállás után




Bevetésre indul a magyar Fw. 189. közelfelderítő




Zárt kötelékben haladnak a bombázók


Vidám pillanatok a repülőtéren


Német repülőtábornok látogatása a magyar támaszponton


Szirmay repülővezérőrnagy egy
repülőtábornokkal

Ismerjük meg a repülőgéptípusokat

Kétszárnyú gépek alsó és felső szárnyfesztávolságának aránya lehet egyenlő hosszú (Bücker Bü 131, Fairey Albacore), rövidített (Sólyom) és másfélszárnyú (Heinkel He 114).

Oldalnézetben a két szárny egymáshoz viszonyítva lehet párhuzamos (alsó szárny a felső alatt, pl. Fiat CR 42), vagy hátra lépcsőzött (alsó szárny hátrább áll a felsőnél, pl. Bücker Bü 131).

Kétszárnyú gépek szárnyainak merevítése lehet elölnézetben egyszerű vagy többszörös. Az egyszerű merevítés oldalanként 1—1 függőleges vagy ferde merevítő (Henschel Hs 123); a többszörös oldalanként két vagy több függőleges merevítőből (Fairey Albacore), vagy V-állású merevítőkből (Fiat CR 42) áll. A merevítők oldalnézetben lehetnek I, párhuzamos, kettős II, V vagy N alakúak.

A magasszárnyú és emeltszárnyú gépek hosszú merevítői, melyek a szárnyat a törzs oldalával, illetve aljával összekötik, egyszerűek, párhuzamosak vagy egy pontban összefutók.

Az észlelő fölött elhaladó gép szárnyának már alakja is felismerhető, és általánosságban keskeny (Liberator), széles (Caproni Ca 135) vagy arányos (Dornier 215).

Szárnyalakok: téglány, kerekített téglány (Fieseler Fi 156), kerekvégű téglány (Fiat CR 42), csúcsos vagy hegyes (Messerschmitt Me 210, Vickers Wellington), háromszög (Fiat BR 20, Handley Page Hampden), ék (Junkers Ju 90), trapéz (Junkers Ju 52, Messerschmitt Me 109, Me 110), kerekített trapéz (A. Whitworth Whitley), kerekvégű trapéz (Martin B-26), trapézszárny téglányalakú középrésszel (Handley Page Halifax, Avro Lancaster), tojásdad (Spitfire, Heinkel He 70), ívelt (Héjja, Republic Thunderbolt), nyilazó (Bücker Bü 131, Henschel Hs 126) és mély középrészű szárny (De Havilland Mosquito).

A törzshöz viszonyítva az egyes szárnyalakok lehetnek elöl vállasak (Dornier 215, Fiat G 50, Laqg-5), hátul hónaljasak (Dornier 215, IL-2, DB-3F) vagy betüremlőek (Junkers Ju 86, Heinkel He 111).

Motorok száma szerint a gépek 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6 motorosak. Hogy a motorra épített légcsavar a gép repülési irányához viszonyítva húzó vagy toló hatást fejt ki, eszerint beszélünk húzó- (Messerschmitt Me 109), illetve toló- (Supermarine Walrus) légcsavarról. Előfordulnak néha egymás mögé épített kettős motorok húzó- és tolólégcsavarral (Dornier Do 18, Do 26).

A motor hengereinek elhelyezkedése adja meg annak csillag vagy soros jellegét. A csillagmotor rövid, széles, homlokfelülete kör (Héjja); a sormotor hosszúkás, keskeny, oldalról kissé lapított (Me 109, Supermarine Spitfire). Vannak gépek, melyeken a sormotort a csillagmotorhoz hasonló, hengeres burkolat veszi körül (Junkers Ju 88). A motor lehet törzsbeépített (egymotoros gépek), szárny alá (Martin B-26, Junkers Ju 88), szárnyba (Bristol Blenheim, Messerschmitt Me 110), vagy szárny fölé épített (Savoia S. 55). A motorgondola a szárnyból elől kiugró (Me 110) vagy hátul kilógó (Domier Do 217, North-American B—25).

Sormotorok hűtőjének elhelyezése lehet szakállas (motor alatt lelógó hűtő, pl. Junkers Ju 87, Hawker Typhoon), a törzs alatt (Hawker Hurricane, North-American Mustang), a törzs oldalában (Bell P—39, Lockheed Lightning), a szárnyban (SB—RK, De Havilland Mosquito) és a szárny alatt egy vagy két oldalon (Supermarine Spitfire, Me 109).

A kormányművet a vezérsíkok és az odal-, illetve magassági kormány együttesen alkotják.

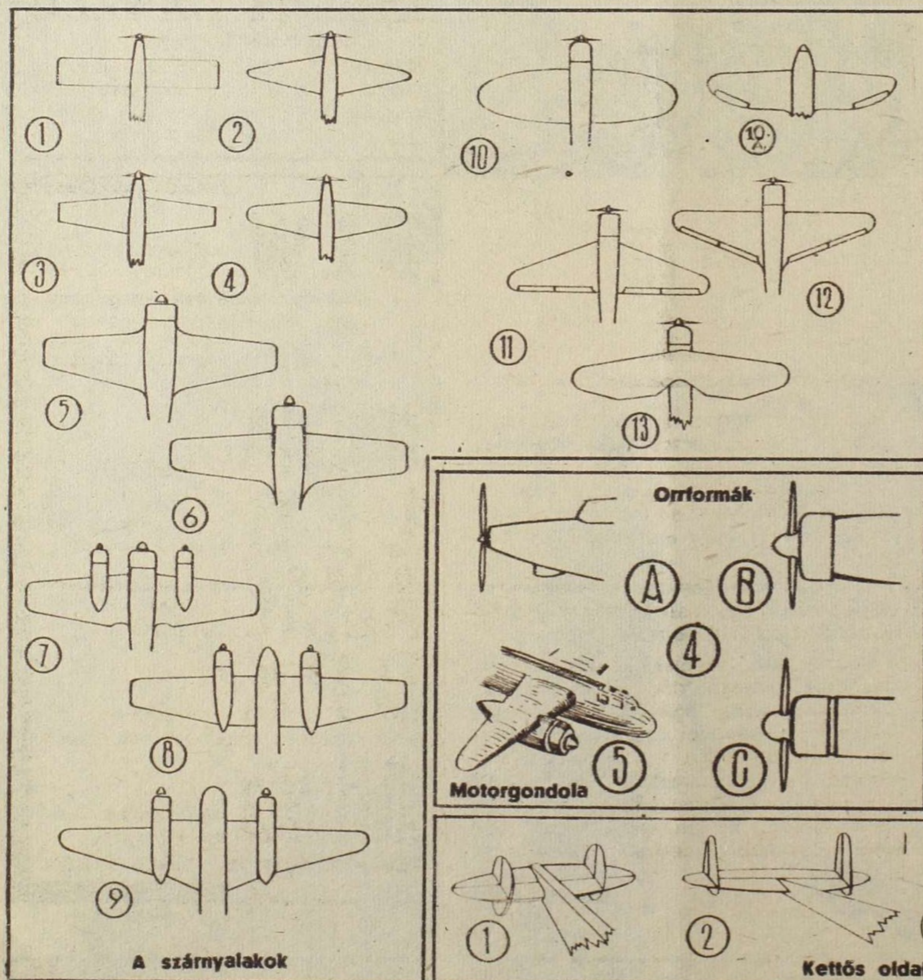
Az oldalkormány elrendezése szerint lehet egysíkú (Junkers Ju 52), kétsíkú (Junkers Ju 86) és ritkábban háromsíkú (Lockheed L—49 Constellation).

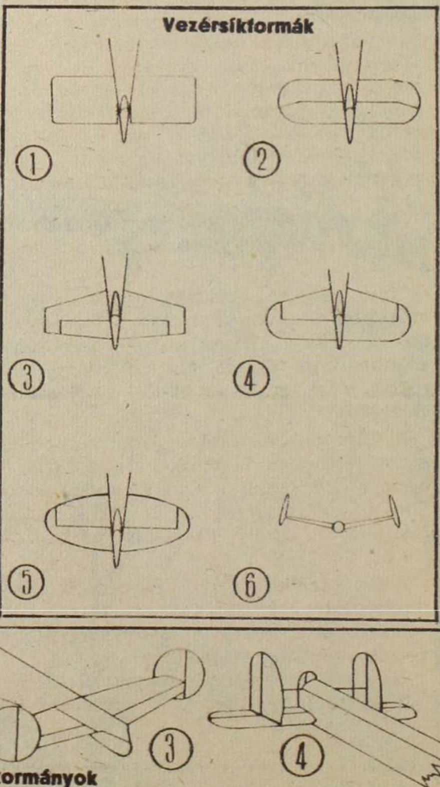
A kétsíkú oldalkormányok között megkülönböztetünk arányos H (Junkers Ju 86), részaránytalan H (Avro Lancaster), U (Focke Wulf Fw 189), szűk (Caproni Ca 135), tág (Lockheed Lightning) és csonka kettőskereszt (Fiat BR 20), valamint összehajló síkokat (Martin PBM—1).

Az oldalkormány alakja esetenként: háromszög, trapéz, ötszög, uszony, süveg, kerek, tojásdad, vagy összetett.

A magassági kormány egyenes (Me 110) vagy V állású (Junkers 90 S, Martin B-26). Elhelyezése szerint lehet előrehelyezett (Focke Wulf Fw 58) és a törzshöz viszonyítva mély (A. W. Whitley), középre (Vickers Wellington), magasra (Cant Z. 1007—bis), vagy nagyon magasra (Westland Whirlwind).

Magassági kormány-alakok: téglány, ék, háromszög, csúcs, trapéz, tojásdad, szív, ívelt és összetett.





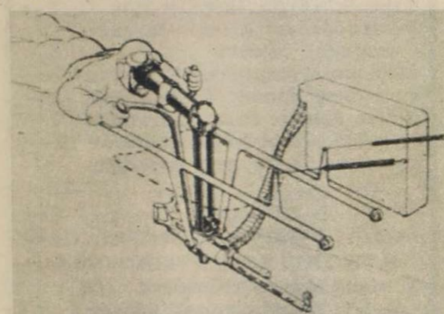
Kettős oldalkormányok

Ujabb repülőfegyverzeti megoldások

A Focke Wulf FW. 189. közelfelderítő-gép hátsó géppuskatornya érdekes megoldású. Az osztott iránymütartók között a kilövési lehetőség eléggé kedvező. A beépitett MG. 17. elhelyezése olyan, hogy a torony önmaga kiegyenlíti a szélerőket s így tehermentesíti a lövészt. Ezzel természetesen a célzási pontosság növekszik meg s a lövész tovább is állja a légiharcot. A 8 mm-es géppuska nehezebb ürméretűre való ki cseréléséről is szó van.

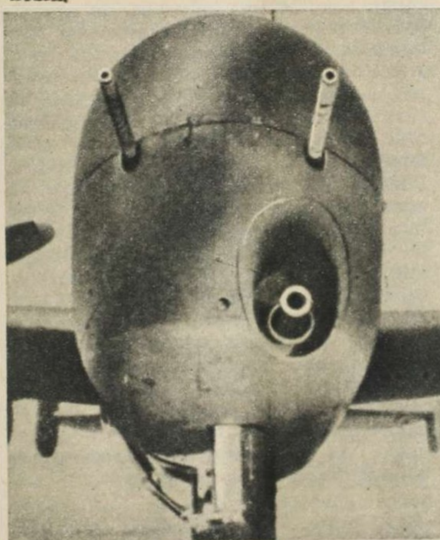


A szovjetorosz PE—2 többfeladatos harci gép távirányítású nehéz géppuskája is figyelmet érdemel. A lövész



fekvő helyzetben, célzótávcsővel kezeli a fegyvert, amelyet megfelelő áttételü emeltyűk segítségével a célzótávcső beállításával egyidejüleg irányoz be. A géppuska 12.7 mm űrtartalmú nehéz géppuska, lőszerutánpótlása egy heveder tartó dobozból történik. A megoldás egyszerű és megbízható és főleg a meglehetős helyszűkével küzdő gépnél az egyedül helyes célzási módot jelenti. Természetes viszont az is, hogy éppen emiatt a géppuska pásztázott tere is korlátozott.

A North American B—25C Mitchell közepes bombázógép távolkeleti és kőzelkeleti változatain egyaránt megtaláljuk ezt a fegyverzeti megoldást, mely merőben új irányzatot jelent: a gépbe 75 mm es ágyút építettek be, merev elrendezésben, a gép orrában. Ez eddigelé a legnehezebb ürméretü löveg, amit repülőgépfegyverzetül használtak. Mindeddig ugyanis 30 és 37 mm es lövegek beépítéséről hallottunk (a német MK. 101. és az amerikai AAC gépágyúk). Az új fegyvert elsősorban hajók elleni támadásokra akarják felhasználni, de valószínűleg — megfelelő vadászvédelem mellett — páncélosok ellen is sikerrel alkalmazható. A Mitchell sokkal jobban repülő gép, mint a Marauder, alkalmazhatóságát főleg újabban többször bebizonyította. A Mitchell orrában a merev fegyverzet ezen kívül két drb 12.7 mm es nehéz géppuska. A 75 mm es löveget is valószínűleg az American Armament Corporation gyártja, mely újabban csaknem kizárólag repülő- és légvédelmi lövegek készítésével foglalkozik.



Van egy-, két- (Focke Wulf Fw 189) és másféltörzsű repülőgép (Blohm & Voss Bv. 141).

Többmotoros gépeknél a törzsorr alulnézetben egyvonalban van a motorgondolákkal (Ju 88, Bristol Beaufighter), vagy előbbre ugrik (Ju 86, Me 110), vagy hátrább van a motorgondolák élvonalánál (Me 210).

A törzs oldalnézetben lehet lövedékalakú (Brewster Buffalo), halalakú (Lockheed L—18 Ventura), szekrénytörzs (Short Stirling), púpos (Macchi C 200), hasas (Martin 187, Cant Z 1007—bis) és bunkós (Ju 88, Do 217).

Géppuskaállás vagy üvegezett géppuskatorony a törzsorrban, a törzsközép felső és alsó részén és a törzsvégben, a kormánymű mögött található.

Szárazföldi repülőgépek futóműve:

1. kiálló (egytartós, pl. Henschel Hs 126, vagy többtartós, pl. WM. 21 Sólyom); csupasz, vagy papucsos (áramvonalasan burkolt).
2. behúzható, mégpedig a törzsbe (Hawker Hurricane), a motorgondolákba (Ju 86, He 111), vagy a szárnyba (Me 109, Spitfire).
3. a dudoros futóműnél a futómű-tartó vagy a kerék egy része a szárny alsó felületéből kissé kidudorodik.

Magyar fiuk, leventék, leventeleányok, mezőőrök, tanyásgazdák, rendészeti közegek, vasutasok, figyeljétek, kísérjétek szemmel az égboltot hasító gépmadarakat! Gyakoroljátok a repülőgépek felismerését és meghatározását! Érezzétek át a repülőgépek felismerésének honvédelmi fontosságát és járuljatok hozzá szerény tudásotokkal a nemzeti vagyon megóvásához!

Sebesfi László

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

Az ú. n. inverziós légrétegekben a hőmérséklet a magassággal nő. Ennek következtében bennük a függélyes irányú légmozgások erősen lefékeződnek, esetleg meg is szűnnek. A függélyes légmozgások hiánya viszont a repülőgép számára a legzavartalanabb, a *tökéletesen széllökésmentes* utazást biztosítja. Ilyen légköri feltételek mellett a felhőképződés is megnehezül, ezért az erőteljes és nagykiterjedésű inverziós rétegek egyúttal légkörünk felhőtlen tereinek okozói is.

*

Néhány prognózis-szabály:

a) Ha 1000—3000 m között nagy hőmérsékleti gradiensek uralkodnak, úgy zivatar várható.

b) Alacsonyan fekvő hőmérsékleti inverziók elősegítik a ködképződést.

c) Ha este a gomolyfelhők nem oszlanak szét vagy jólfejlett felhőtakaróvá alakulnak át: az idő rosszabbodik.

d) Felhőtlen ég és élénk szél a rosaz időjárás előjelei.

*

Valamikor a legtudósabb természetkutatók is azt hitték, hogy a szél a föld alatt, barlangokban keletkezik. Ezt a téves felfogást az ú. n. *fújtató barlangokkal* kapcsolatos jelenségek okozták. A fújtató barlangoknak két bejárata van, különböző magasságokban. Nyáron a barlangban hidegebb és nehezebb a levegő, mint a szabadban, ezért az alacsonyabban fekvő bejáraton át a barlang levegője kifelé ömlik, a magasabban fekvő bejáraton át viszont a barlang ugyanakkor levegőt szív be. Télen az áramlás ellentétes irányú: a melegebb barlang-levegő a felső nyiláson — mint valami kéményen — kifelé törekszik s pótlására az alsó nyiláson keresztül áramlik be a levegő.

*

Mindenki előtt ismeretes Piccard tanár emlékezetes sztratoszféra repülése (1931). Piccardnak nem az volt a célja, hogy magassági rekordot állítson fel, hanem a kozmikus sugárzásra vonatkozólag akart méréseket végezni. A felszállás 16 km-es magasságot ért el, ámde e bátor vállalkozást — tudományos szempontból — nem kísérte a siker: a végzett mérések nem szolgáltattak semmiféle jelentősebb tudományos eredményt.

Erős széllökések nemcsak alacsony magasságban észlelhetők, hanem — természetesen csak ritkán — a sztratoszféra közvetlen közelében is: így pl. 9300 m-en — pillanatok alatt — 180 m-es esést okozott egy repülés alkalmával az igen erős széllökéstevékenység (Fallböe).

*

1879 december hó 28-án Skóciában olyan óriási vihar dühöngött, hogy a Tay torkolata fölé épített híd, amely az előző esztendőben készült el, egy rajta áthaladó vonattal együtt a folyóba zuhant. Ez a vihar építészeti szempontból vált jelentőssé, mert ráirányította a tervező mérnökök figyelmét a szélnyomás nagy erejének számításbavételére.

*

Amerika azon részein, ahol a tornádó gyakori jelenség, szabályszerű óvóhelyeket építenek a tornádó elől menekülők számára. (»Ciklon pincének« nevezik az ilyen célt szolgáló óvóhelyet.) A tornádó pince a föld alatt épül, mennyezete igen vastag, hogy be ne omolhasson, ha esetleg súlyos tárgyak zuhannak rá. A háztól bizonyos távolságra épül s nem alája, mert a tornádó által ledöntött lakóház rendszerint kigyullad.

*

Az első ú. n. szinoptikus térképet, amely a különböző helyeken, de egyidőben megfigyelt időjárási elemeket tartalmazta, Brandes német fizikus szerkesztette meg, 1820-ban. Térképei azonban a nyilvánosság előtt nem jelentek meg. A nyilvánosság előtt is megjelenő első szinoptikus térképet Loomis Elias készítette, a Yale-i egyetem tanára, 1843-ban. Az említett térképek azonban csak utólag készültek a régebbi időjárási anyag feldolgozása révén. Távirati időjárási jelentések alapján Angliában született meg az első időjárási térkép. Glaisher James rajzolta meg, 1848-ban. Első kiadásuk 1851-ben jelent meg, Londonban. A távirati viharjelző szolgálatot a francia kormány szervezte meg, Le Verrier, a neves csillagász, tervei nyomán, 1855-ben. Angliában az első viharjelentés 1861 februárjában jelent meg. Az ilyen irányú kezdeményezés lelke Fritzroy tengernagy volt.

*

A felhőbe való bemerülés előtt gondoljunk arra, ha a jegesedés lehetősége fennáll, hogy a gép teste ne legyen hidegebb, mint a felhő. A bemerülés előtt repüljünk néhány percig a felhő felett, hogy a gép felvehesse az ott uralkodó hőmérsékletet.

*

Ismeretes az a tény, hogy dombok, hegyek felett általában erősebb a széllökéstevékenység. Ámde a domborzati adottságokon kívül, a függélyes hőmérsékleti gradiensektől is függ a széllökés mérve: 0.4°/100 m-ig gyenge, 0.4°—0.8°/100 m között már lényegesebben erősebb és 0.8°/100 m-nél nagyobb gradiensek esetén rendkívül erős széllökések jöhetnek létre.



AZ EGYSZÁRÚ FUTÓMŰ

Orville Wright gépének 1903-ban még csúszótalpa volt és a gépet katapultszerű szerkezet vetette a levegőbe sínről, mert a csúszótalp nagy súrlódása a gép megfelelő felgyorsulását lehetetlenné tette volna. Már pedig ha a gép nem gyorsul fel a felszállási sebességre, repülés nem jöhet létre. A francia Clement Ader, aki 1897-ben hetvenméteres repülést végzett s a német Karl Jatho, aki 1903-ban még Wright előtt is sikeres ugrásokkal kísérletezett, gépét már kerékkel szerelte fel s így a kerekek csekély súrlódása nem gátolta a légcsavar húzóerejét a gép megfelelő felgyorsításában. Ader és Jatho így bonyolult segédberendezések nélkül is boldogult. Az ő gépeik futóműve a mai korszerű futóműveink őse.

A Wright-gép csúszótalpához hasonló futómű van ma is a vitorlázó gépeken, mert ezek a motoros gépekkel ellentétben egy hirtelen indítóenergiát használnak ki (gumierő, csörlőerő) s ez az erő leküzdi a surlódó erőt, a gép hamar eléri amúgy is alacsony lebegési sebességét, másrészt leszálláskor a rossz terepen a csúszó biztosabb, mint az átvágódással kecsegtető futókerék.

Az első repülőgépek futóművei természetesen, mint a gépek maguk, kezdetlegesek voltak és így jól illettek a repülő drótakadályok általános arculatához, hiszen számtalan dróttal és dúccal voltak a törzzsel és szárnnyal összekötve. Mégis megfeleltek az akkori követelményeknek, mert elsősorban a felszállásra kellett elégnek lenniök, a kicsiny leszállási sebesség miatt pedig a leszállás lökése kicsiny volt, s vele a futómű igénybevétele is.

Még az első világháború hadigépein sem vehettünk észre egyszerűsödést, noha a gépek általában nagyot fejlődtek. Még akkor összekuszált huzalok alkották a javát minden futóműnek. Csupán a világháború után, mikor a repülőgép fejlődése a sebesség növelését tűzte ki célul s mindenütt a káros légellenállás csökkentésére törekedtek, jelentek meg javítások a futóművön is. Sok tervező a merevítődúcok és huzalok megfelelő kialakításával, áramvonalazásával igyekezett csökkenteni az ellenállást s növelni a sebességet, de csak néhányan léptek a helyes útra: a tartók, dúcok, huzalok számának csökkentésére. Miért nem tért minden tervező erre a megoldásra — kérdeznék sokan. Hiszen logikus, hogy több merevítő elhagyásával az ellenállás is a megkívánt mértékben csökken s ez a legegyszerűbb út. Ez azonban nem volt ilyen egyszerűen megoldható. Hiszen a gép nehezebb lett, leszállósebessége nagyobb, tehát a futóműre ható erők is megnövekedtek, ezeket a szárnyszerkezetre tovább kellett vezetni, a nélkül, hogy az egyszerűbb futómű nehezebb lett volna. Még más nehézségek is visszariasztották a tervezőket attól, hogy komolyan foglalkozzanak e kérdésekkel. Csupán azok a mérnökök dolgoztak tovább rendíthetetlenül, akik sebességi gépekkel foglalkoztak. Így is évekig tartott, amíg végre elkészült a megfelelő szilárdságú, egyszerű felépítésű, könnyű és kis ellenállású futószerkezet.

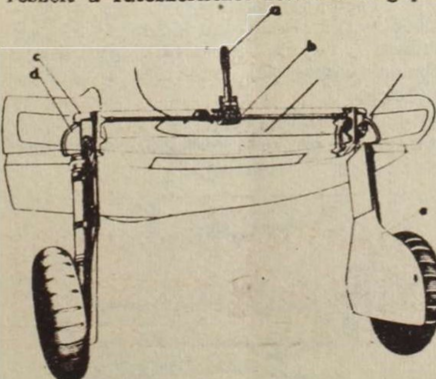
Ez volt az úgynevezett egyszárú futómű, mely Messerschmitt professzor találmánya s a futóműprobléma helyes megoldásának tekinthető. Ez a futómű abban különbözött a régebbi szerkezetektől, hogy a kerekeket csupán a rúgós futóműszár, melynek csonkján voltak csapágyazva, minden külön merevítés nélkül kötötte a géphez. A rúgós futóműdúcok csupán olyan hosszúak voltak, hogy megfelelő deformáció esetén is a megkívánt távolságban tartsák a gépet a földtől. A kerekek és a rúgós dúcok burkolata áramvonalas volt, s így a futómű ellenállása is kicsiny lett. Kis ellenállásán kívül az új Messerschmitt-futómű könnyű is lett és kicsiny hely kellett a beépítéshez. Különösen jó anyagkihasználást biztosított az a tény, hogy a futómű felső részeit a futószerkezet felett levő gépszerkezettel egyesítették s így például egyben a törzs merevítőinek egy részét is alkották. Mint az ábrából kitűnik, minden futóműfél lényegében egy csőtartóból állott, mely a felső a) törzssarokig ért és alul a b) kereket hordozta. A különféle, a felszálláskor és leszálláskor fellépő erőket a hordszerkezet különböző pontjain vette át. Így a sűrített levegővel, olajjal vagy hasonló lökhárító anyaggal töltött dúc (c) az irányában ható erőket a csőtörzs a) csomópontjának adta át. A csavaró erőket ellenben két d) csap vezette tovább a törzs alsó főtartóira. A rúgózás úgy történt, hogy az igazi e) rúgós dúcon ülő dugattyú a töltő anyagot összenyomta. Az alsó h) cső elsősorban a dúc elmozdulásának vezetésére szolgált, az i) rés és a hozzátartozó ék az a) dúcot a c) és h) csövekben való elfordulás ellen biztosítják. A futóműnek a gépből kinyúló részeire tett áramvonalas burkolat a h) csövön rúgózáskor felfelé tolódott.

Az első egyszárú futóművel felszerelt gép a kétüléses mélyfedelű M. 29 volt, mely kedvező aerodinamikai kialakítása folytán 150 LE motorteljesítménnyel 260 km/óra sebességet ért el és sikeresen szerepelt az európai körrepüléseken. Az egyszárú futóművet csakhamar más cégek is átvették. Ma is merev egyszárú futóművel repül a német Ju. 87., Hs. 126., FW. 56. és a japán gépek java, főleg a Micubisi gépek.

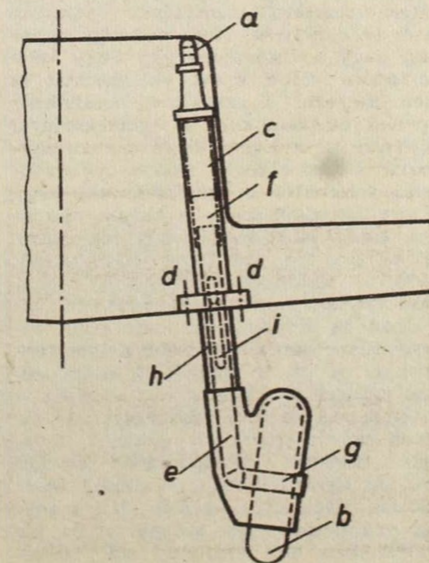
Mikor a piacon szükség mutatkozott gyors túragépekre, Messerschmitt megépítette a kitűnő Me. 108. Taifun gépet, melynek első példánya az 1934 évi európai körrepülésen a leggyorsabb

A M. 29. egyszárú futóművel

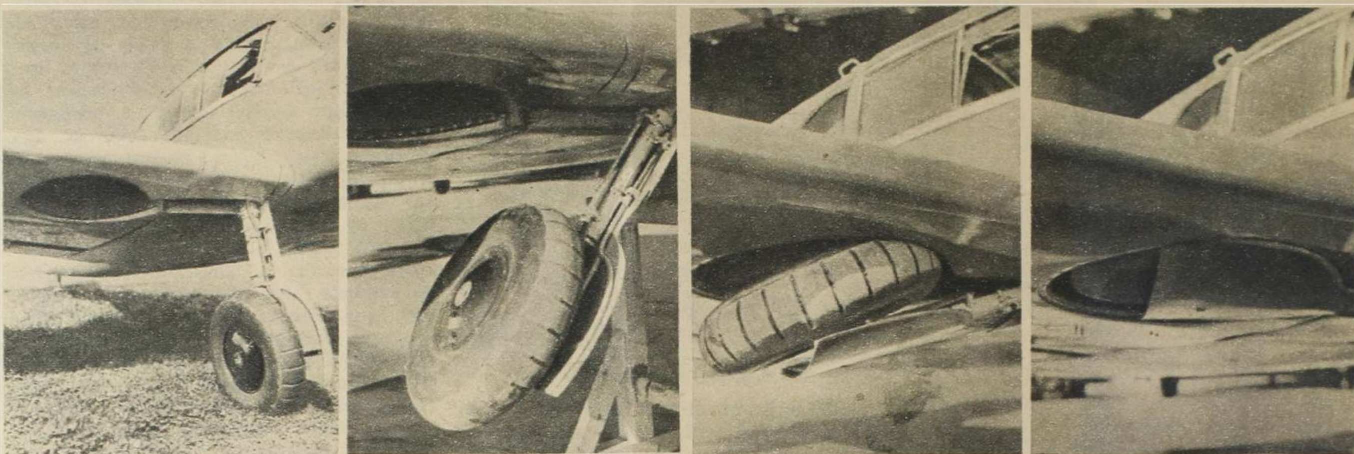




A Taifun futóműve: a) kézimeltyű, b) bevonómű, c) csavarhajtás, d) fogasív, e) borítólap



Az egyszárú futómű. Magyarázat a szövegben



A Taifun futómű-bevonásának négy fázisa

gép volt. Hogy e gép sebessége valóban nagy lehessen, Messerschmitt eleve kiküszöbölt minden káros ellenállást adó részt s az egyszárú futóművet is bevonhatóra készítette, repülés közben oldalt a szárnyba beforgatva. A bevonható futómű előnye a jól burkolt merev futóval szemben, becslés szerint 10—15%, a Taifunnál tehát kb. 30—40 km/óra. A Taifun futóművének bevonása és kieresztése önzáró csigamenettel ellátott kéziemeltyűs áttétellel történik (ábra). A Me. 109. gépen ezt már hidraulikus szerkezet végzi. Azt hihetnők, hogy az egyszárú futómű a bevonható futószerkezetek rendszeresítésével elvesztette jelentőségét. Valójában nem ez a helyzet. Nem mindegy ugyanis, hogy a futóműnek egy vagy több tartódúca van-e, s ezt valamennyit el kell helyezni a szerkezet belsejében, egyben bevonásukról is gondoskodva. Nyilván itt is nagy előnye van az egyszárú elrendezésnek. Hiszen a bevonható futóműtől is megkívánjuk, hogy a gép felszállásának ne legyen akadálya, tehát lehetőleg kicsiny legyen az ellenállása. De más szempontból is előnyös az alkalmazása. Egyszerű felépítése folytán könnyen ellenőrizhető, javítható és pótolható és ezen kívül bevont állapotban a legkisebb helyet foglalja el, a kerék kivágásán kívül csupán egészen kis helyre van szükség a futómű szárának elhelyezésére. A kis rések befedésére is kis lemezek kellenek. Ezeknek az előnyeinek köszönheti az egyszárú futómű alkalmazását minden olyan gyors gépen, ahol aránylag vékonyszelvényű szárnyban és kis sárkányban kell aránylag sok felszerelést elhelyezni.



A Me. 109. G. egyszárú futóművel

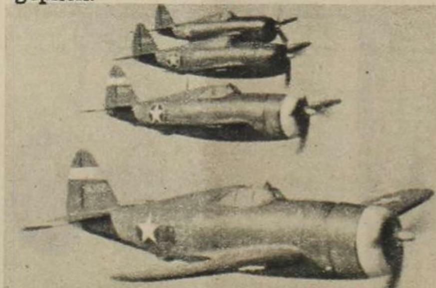
Ennek nyomán ma az egész világon áttértek az egyszárú futóművek rendszeresítésére, így a világ vadászgépei egyszárú futóművüek: a Me. 109. gépen kívül a He. 113. és a FW. 190. is ilyen, az olasz Macchi Mc. 200. és 202., a Re. 2000 és Re. 2001., valamint a Spitfire. Hurricane, P. 39.-Airacoba, P-40-Warhawk, P-47-Thunderbolt, P-48-Vanguard is. De nagyobb gépeken is megtaláljuk, így a Junkers Ju. 88., Messerschmitt Me. 110. gépeken. n.

Egymotoros kísérő vadászgépek

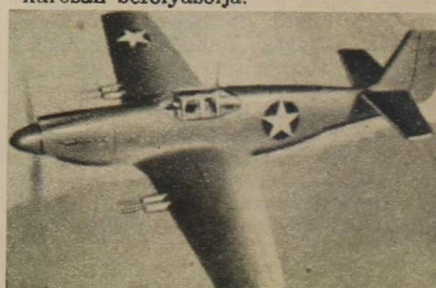
Semmi szokatlan nem látszik e címből, hiszen a vadászgépeket korábban is használták kíséretre s a 250—300 km távolságon belül történő bombázásokhoz természetszerűleg a gyors és erősfegyverzetű egymotorosokat alkalmazták. A kétmotoros romboló is elsősorban kísérő feladatokra készült és alkalmazása 1000 km behatolási távolságig is lehetséges, megfelelő póttartályokkal.

Ma azonban a helyzet az, hogy vannak olyan vadászgépek, melyeket 600 km körüli berepülési távolságokon alkalmaznak. A mai vadászgépek 450 km körüli gazdaságos repülősebességével ez 1 óra 20 perces utat jelent oda, ugyanennyit visszafelé. Fel kell tételeznünk, hogy a cél felett kerek félórát tartózkodnak a támadók, ebből már három óra és húszperces repülési idő adódik. Ha azonban beleszámítjuk, hogy a célfeletti félórában nem elegendő a gazdaságos teljesítmény, valamint további nagyobb üzemanyagfogyasztásra is kell számítani esetleges későbbi légiharcok során, legalább négy órára elegendő üzemanyagot visz magával a gép. Ha az 1200—1400 lóerős motorral felszerelt vadászgépeket vesszük számításba, úgy óránként körülbelül 200 kg a gazdaságos üzemanyagszükséglet, az 1600—2000 lóerős csoportban 250 kg és 300 kg között. Vagyis legalább egy tonna üzemanyagra van szüksége a vadászgépnek.

Régebbi, 2400—2800 kg repülősúlyú vadászainknál ekkora üzemanyagteher vitele merő képtelenség lett volna. A mai gépeknél azonban ez nem ütközik akadályba. Főleg az újabb, nehezebb típusoknál. Ezek között meg kell említeni, mint a vadászgépek nehézsúlyú bajnokát, az amerikai Thunderbolt gépet, nem annyira kiválósága, mint inkább 6150 kg-os repülősúlya miatt. Ez a gép is alkalmas, főleg Seversky-rendszerű szárnytartályaival a nagy út megtételére. Utána következik a Hawker Typhoon, az új vadászgépek legjobbika nagy sebességével és erős fegyverzetével, 5500 kg körüli repülősúlyával. A könnyű, 2600 kg-os Hurricane után a Typhoon elsősorban a repülőtávolság növelése, fegyverzet, lőszerkészlet, páncélzat szempontjából jelent teljesítménynövelést. A harmadik is nagytávolságú egymotoros gép, a Mustang legújabb változata, mely változatlanul P—51B jelű. Ezt a gépet is valószínűleg a szárnytartályok segítségével tették nagyobb repülőtávolságúvá. Az új Mustang repülősúlya sem éri el a 4800 kg-ot. A nappali bombatámadásoknál régebben a Thunderbolt, újabban a Typhoon és a Mustang kerül alkalmazásra. Ugylátszik, a P—47B hatástávа nem elegendő a középnémetországi berepülésekre vagy a gép teljesítményeit károsan befolyásolja.



Thunderbolt-kötelék



Az új Mustang

ÚJ HANGSZEREK – ÚJ HANGSZÍNEK A LÉGIERŐK ZENEKARÁBAN

A légierők zenekara, mely több hangszercsoportból áll, most újabb hangszínnel gazdagodott. Ez az új hangszín: a tárogató. Az amúgy is nagy és gazdag hangszerelésű zenekar 10 hangszercsaláddal, illetőleg 10 új hangszínnel rendelkezik és így felülmúlja a szimfonikus zenekar hat hangszercsoporttal rendelkező jellegét.



Sárvári művész a tárogatókarral

Kérdést intéztünk Doroszlai Károly főkarnagyhoz, hogy miben látja az újítást a tárogatókórus felállításával.

„A honvédség zeneszabályzatai előírják, hogy a honvédzenekarokban a lehetőséghez képest magyar hangszereket, így a tárogatót alkalmazzuk. Eddig, mivel a tárogatócsalád különféle hangszereiről és alkalmazási lehetőségeiről szakember hiányában nem volt elegendő tudomásunk, a katonazenekarok egész egyszerűen nem használták, csak a szopránt árogatót, azt is csak hangversenyszerűleg. A legutóbbi honvédműsor alkalmával azonban a rádióban véletlenül találkoztam Sárvári János tárogatóművész barátommal, aki azt a kérdést szegezte nekem, hogy miért nincsen tárogatókórus a zenekaromban. Meglepve kérdeztem meg, hogy szoprántárogatón kívül van-e más tárogatótípus. Sárvári barátom erre felsorolta a meglévő, előttem ismeretlen tárogatótípusokat. Egyben elhatároztuk, hogy ezeket kipróbálás után, amennyiben megfelelnek, beállítjuk a zenekarba."

Átmentünk a próbaterembe, ahol már javában folyt a próba Sárvári tárogatóművész vezetésével. Magyar és kurucnótákat játszott éppen a tárogatókvintett. Laikus számára furcsának hangzik ez a szó, hogy tárogatókvintett, mert a legtöbb ember nem tudja, (még a zenészek sem,) hogy a tárogató a zenekari hangszínek csoportjában külön hangszercsaládot alkot. A közismert szoprántárogatón kívül (ezt nevezik általában tárogatónak) a többi hangszerekhez hasonlóan van alt-, tenor- és basszustárogató, amelyek egymástól hangterjedelemben és nagyságban különböznek. Hangszíne egészen különleges búgó, édes-bús és meghatóan szólnak rajta a régi magyar dalok és táncok. Azonban nemcsak ilyen jellegű darabok előadására, hanem egyéb művekre is alkalmas. Ennek bemutatására eljátszott az együttes egy Chopin nocturne-t és koncertetüdöt. Ezenkívül nemcsak, mint szóló-hangszer, hanem mint a zenekar új és igen szép hangszíne is igen fontos szerephez jut.

Ezek a ritka és különleges hangszerek honnan származnak? — kérdezzük Sárvári Jánostól.

„Mivel a tárogatócsalád hangszerei nincsenek még egységesítve, ezért a megfelelő együtteshez szükséges hangszereket elég nehéz volt összeszedni. Szijj Dénes, a Kispesti Rákóczi Egyesület tagja és Lasznik Ernő, kalocsai tanítóképző-igazgató voltak szívesek és bocsátották rendelkezésünkre a hangszereket. Már hosszú idő óta próbálkoztam, hogy a tárogatót menetzenekarokban használják, mert szerintem magyarossá teszi a zenekart és ha nem lenne meg, akkor is kellene egy olyan hangszert tervezni, amely a magyarság nemzeti öntudatát és szellemét méltón képviselné a honvédség legsajátosabb műfajában, az indulózenében. És ha már van, bűnnek tartom, hogy ez a százszázalékig magyar hangszer nem szerepel a katonazenében, mert szép és nemes hangja megérdemli azt.

Doroszlai barátom felkérésére elvállaltam a tárogatósok betanítását."

Átmentünk a hangszerészműhelybe, ahol két hangszerész éppen egy tárogatón dolgozik. Itt a műhelyben kísérletek kezdődtek el, hogy a különféle méretű tárogatók számára egységes méretet állapítsanak meg és hogy az eddigi példányokat tökéletesítsék. Nagy és úttörő munka ez, hiszen a szopránt árogatókat kivéve Magyarországon talán 8 példány létezik, máshol a világon pedig nagyobbrészt nem is ismerik ezt a hangszert.

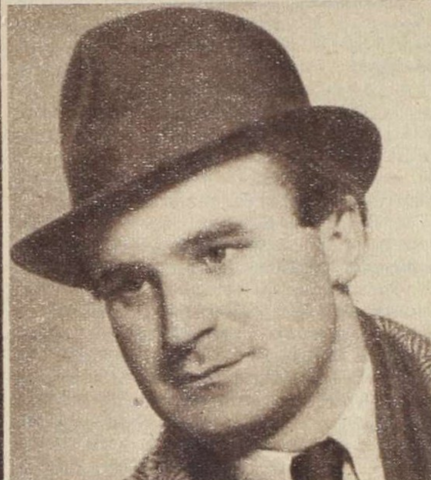
Az oktatás kérdése sem jelent nagy problémát, mert Sárvári tárogatóművész tárogatóiskolája, mely e téren egyedülálló, befejezés előtt áll és a légierők zenekarának rendelkezésére áll.

A próbák már javában folynak és egy-két hónap múlva már rendszeresen szerepel ez az új hangszín a zenekarban. Reméljük, hogy be is válik és rövidesen minden zenekar hangszerei között megtalálhatjuk.

pm.

JÁRAY JÓZSEF ÖNÁLLÓ ÁRIA- ÉS DALESTJE

Járay József, a repülőből lett kiváló fiatal operaénekes, a m. kir. Operaház tagja február hó 14-én, este ½7 órakor tartja első önálló ária és dalestjét a Zene-



akadémián. Az ismert fiatal művész a Magyar Szárnyak útján hívja meg az összes repülőket, akikre — mint lapunkhoz intézett levelében írja — mindig büszkén és szeretettel gondol.



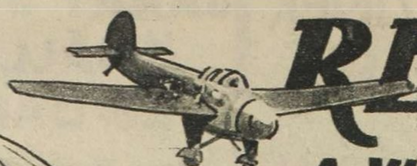
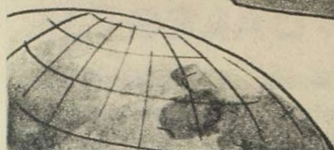
Próbálnak a tárogatósok



Doroszlai főkarnagy Sárvári tárogatóművésszel



10 hangszín van a légierők zenekarában

REPÜLŐHIREK

A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Az Egyesült Államok légierői tudvalévően nem élveznek a szárazföldi hadsereggel és a haditengerészettel egyenjogúságot, amint az Németországban vagy Angliában be van vezetve. A háborús tapasztalatok hatása alatt az önállósításra törekvés egyre jobban erősödik, sőt egyes elkülönitetten h·rcoló és önálló hadműveleteket végrehajtó amerikai hadseregeknél a légierők a szárazföldi csapatokkal szemben máris jelentékeny önállóságot élveznek. A kapcsolat mindössze annyi, hogy közös parancsnokság alatt állanak. Ellenben mindaddig nem kötelesek a légierők a földi csapatok rendelkezésére állni, amíg a légifölényt ki nem vívták. A földi alakulatoknak ezeken a helyeken közvetlenül nem rendelnek alá repülő alakulatokat, még csak egyetlenegy felderítő repülőgépet sem. (A fenti közleményt a német IDL értesülése alapján közöljük. Amennyiben ez a valóságnak megfelel, túlzásnak tartjuk, annak ellenére, hogy a légierők önállósít·s· nekünk is szívügyünk. Az önállósításra törekvés azonban öncél nem lehet és semmiesetre sem foszthatja meg a földi csapatokat a légi felderítés előnyeitől még akkor sem, ha a légifölény kivívása híján annak végrehajtása jelentékeny kockázattal jár. A szerk.)

✱

Az Egyesült Államok fegyveres ereje — hivatalos megállapítás szerint — 7,700.000 főt számlál. A légierőkhöz 2,800.000 tiszt és legénység tartozik, tehát az egész fegyveres erő 36 százaléka. A haditengerészet légierői 1940 július 1én 1744 repülőgéppel rendelkeztek — köztük mindössze 1197 elsővonalbeli repülőgéppel. Ezzel szemben 1943 július 1-én a gépállomány 18.269 gépre szaporodott.

✱

A svájci légierők parancsnoka: Hans Bandi ezredes-hadosztályparancsnok nyugalomba vonult. Utódja Friedrich Rihner ezredes, hadosztályparancsnok lett, aki 1917 óta szolgál, mint tényleges tiszt, a svájci légierők kötelékében. Rihner eddig főleg kiképzési kérdésekkel foglalkozott. Ő szervezte meg a háború előtt a zürichi meetingeket, amelyek a nemzetközi repülőélet kiemelkedő eseményei voltak.

✱

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

George Morane francia repülőgépszerkesztő hősihalált halt. Számos vadászrepülőgépet szerkesztett.

✱

A járőrszolgálatot teljesítő léghajókat az amerikai partok mentén tengeri halászat céljára is igénybe veszik. A járőrben lévő léghajókról könnyen meg lehet állapitani a halak csoportos jelenlétének helyét, amelyet rádión közölnek a halászhajókkal.

✱

Amerikában ismét megkezdték a repülési kísérleteket a PB2 M—1 »Mars«-mintájú vízirepülőgépóriással, amely 1942 tavaszán megsérült. A gép 32 és fél órát tud a levegőben tölteni és ezalatt — amint a német IDL írja — 7000 km-t tesz meg leszállás nélkül.

»Radiolocator«-nak nevezték eddig az angolok azt a készüléket, amellyel légi támadás esetén az ellenséges gép helyét meg tudják határozni. A megfelelő amerikai berendezést »Radar«-nak nevezik (Radico Detecling and Ranging). Ezt az elnevezést a »Radiolocator« helyett most az angolok is átvették.

✱

Angliában az amerikai légierők részére épített repülőterek átlag 1,600.000 fontba — mintegy 30,000.000 pengőbe — kerültek. Egyedül a guruló pályákra 118,000.000 fontot költöttek az Angliában épült amerikai repülőtereken. Ezek átlagos terjedelme 800 hektár és egy-egy repülőtér guruló pályáira 150.000 tonna betont használtak fel.

✱

A bevetésről visszatérő amerikai repülőgépek fele sérülten érkezik vissza — hangzik az amerikai Lockheed Aircraft Corp. karbantartó szervezete és javító üzemei vezetőjének: R. C. Stunkel-nek nyilatkozata. Az amerikai légierők karbantartó szolgálatát a hadműveleti területen körzetekre osztották. Kelet-Afrikában, Közép-Keleten és a Perzsa-öböl környékén a Douglas-gyár javítóüzemek, míg Angliában a Lockheed-gyár repülőgépjavító műhelyei dolgoznak. Stunkel állítása szerint a bevetésre kerülő repülőgépeknek átlag 5 százaléka teljesen elvész. További 10 százalék súlyos sérüléssel, 40 százalék pedig könnyebb sérüléssel érkezik vissza.

✱

Az Egyesült Államok repülőipara — hivatalos közlés szerint — 1943 októberben 8362, novemberben pedig 8789 repülőgépet állí·o t elő. Ezeknek körülbelül a 12 százaléka négymotoros bombázó. Szovjet-Oroszország havi repülőgéptermelése jelenleg — nem hivatalos amerikai becslés szerint — 3000, míg Nagy-Británniáé a dominiumokkal együtt 4500 repülőgép.

✱

Az angliai Short-repülőgépgyár termelési képességét — a gyári munkásság panaszirata szerint — főleg az befolyásolja kedvezőtlenül, hogy hiányzik az együttműködés a gyárvezetőség és a munkásság között, a munkásnők nincsenek kellőképen kiképezve és a gyár szükségtelenül nagy mértékben veszi igénybe egyes alvállalkozók munkásságát.

✱

Néhány angol repülőgépgyár azzal a tervvel foglalkozik, hogy a háború után



házépítéshez szükséges cikkek tömeggyártására tér át.

✱

Az amerikai repülőipar munkáslétszáma a segédiparágak nélkül — Glenn L. Martinnak a repülőgépgyárosok kongresszusán elhangzott kijelentése szerint — kétmillió, írja a német IDL. Az 1944 re tervezett gyártási ütemet csak úgy lehet fenntartani, ha további 4—500.000 munkás alkalmazását sikerül biztositani. A munkáslétszám biztosítása rendkivül nehéz és sok bajuk van a munkások gyakori helyváltoztatása miatt.

✱

LÉGIKÖZLEKEDÉS

Budapest és Zágráb között ismét megindult a légiforgalom. A járatok hetenként egyszer, a szerdai napokon közlekednek. Reggel indulnak és még ugyanaznap vissza is érkeznek. A járatokat Focke Wulf Fw 58-mintájú repülőgépekkel bonyolítják le.

✱

A háború után az észak-atlanti légiforgalomban egy személyjegy ára — a British Overseas Airways Corp. számítása szerint — 46 font és 10 shilling lesz. Összehasonlításképen közlik, hogy a »Queen Mary« gyorsgőzösön a legalacsonyabb tarifa 42 fontsterling volt a háború előtt.

✱

SZEMÉLYI HIREK

A magyar repülőgépgyártás két kiválóságát érte magas kitüntetés. A Kormányzó Úr Korbuly Károly kormányfőtanácsosnak, a Dunai Repülőgépgyár Rt. vezérigazgatójának és Schnetzer Agoston kereskedelmi főtanácsosnak, a Magyar Érdemrend középkeresztjét adományozta a repülőgépgyártás körül elért eredményeik és érdemeik elismeréseként.

✱

A Kormányzó Úr Őfőméltósága Tardos Béla tanárt, lapunk belső munkatársát, a kitünő vitorlázórepülőt, a Nemzetvédelmi Kereszttel tüntette ki.

✱

KATONAI HIREK

A Kormányzó Úr Ő Főméltósága nemes Rákosi Béla ny. á. altábornagynak, a légierők volt parancsnokának a légvédelmi tüzérség és a légierők kiképzésének előbbrevitele terén kifejtett különösen eredményes és rendkívül értékes teljesítményéért a Magyar Érdemrend középkeresztjéhez a csillagot adományozta.

✱

Sir Gerald Portal vezértábornagyot, az RAF vezérkari főnökét a brit légierők tábornagyává nevezték ki.

✱

Nowotny német repülőszázadosnak, a kardokkal és brilliánsokkal diszített tölgyfalombos lovagkereszt tulajdonosának a birodalmi helytartó Bécs város díszgyürűjét adományozta.

✱

Amerikában a búvárhajók elleni partvédelemben elterjedten használják a kis befogadóképességű léghajókat. A haditengerészet léghajós iskolája Lakehurstben, a közismert léghajókikötőben van. Vezetője Rosendahl ellentengernagy. Amerika egyik legrégibb léghajóvezetője.

✱

Az északafrikai francia bizottság körül csoportosult francia repülőket átképzés végett Amerikába vezényelték.

✱

Az Európa ellen intézett terrortámadások az angolszász légierők soraiban hatalmas veszteségeket okoznak. Erre mutat, hogy az utóbbi időben a brit repülőkiképzés súlypontját a bombázók kiképzésére helyezték át. Sir Archibald Sinclair légügyi miniszter az alsóházban kijelentette, hogy az angol légierők bombázó kötelékei az angliai repülőterekről Európa ellen intézett légitámadásoknál 1943 I. 1-től XI. 30-ig 2189 gépet, míg ugyanakkor az amerikaiak 829 bombázógépet vesztettek.

✱

Az Angliában állomásozó 36 kanadai repülőszázadot új vadász-századokkal erősitik meg, amelyeket Alaska körzetéből vontak ki.

✱

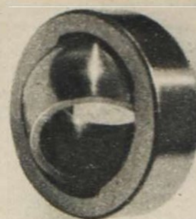
A német városok ellen intézett brit légitámadásoknál egy négyzetmérföldre 120.000 kg bombát szórtak le, ami négyzetkilométerenként mintegy 50.000 kg nak felel meg.

✱

Wilhelm Lemke német repülőszázados 125 légigyőzelmet aratott.

✱

Roosevelt elnök másodszülött fia: Elliot Roosevelt repülőalezredes légiharc után német fogságba került. Eltünését az angolok először cáfolták, majd az amerikai hadügyminisztérium megerősítette azt. Elliot Roosevelt régebben Észak-Afrikában, mint repülő megfigyelőtiszt teljesített szolgálatot.





REPÜLJ TE IS PAJTÁS

VII.

— Fáradságos és nehéz, de szép szolgálat: oktatópilótának lenni. Alig telt el néhány hét, alig köszöntött ránk forró napsugaraival a nyár, én is oktató lettem.

— Hajnalban keltünk; az álmos nap még valahol a rózsaszín párákba takaródzó horizont alatt nyujtózkodott és bizonyára épp oly nagyokat ásitott, mint mi, ébredező emberek. Odalenn a repülőtéren már zúgtak a motorok, kavarták a csipős, reggeli levegőt a légcsavarok és ugyancsak sietnünk kellett a öltözködéssel, hogy el ne késsünk az eligazitásról.

— Eleinte I. fokon oktattam, nemsokára II. és III. fokon is. Egyik gépből ki... a másikba be... ez volt a mi akkori életünk, reggeltől napnyugtáig, az egyórás ebédszünetet leszámitva.

— A földön tikkasztó, alföldi nyár volt. A fülledt levegő sütötte nedves bőrünket. Felszálltunk, de 3—400 méterig sem volt enyhébb a hőmérséklet. Tíz óra után már mindnyájan ingujjban repültünk. Utolsó gépeink jóval napnyugta után, az alkony szürke homályában gurultak be a hangárokba éjjeli nyugovóra.

— Ezek alatt a hónapok alatt ritkán jártunk ki a városba. Estére már mindnyájan olyan fáradtak voltunk, hogy alig vártuk a vacsora befejezését, máris mentünk aludni föl az emeletre, ahol lakószobáink voltak.

— Hungária, Udet, Heinkel HD. 22. és Fokker C. V-ös voltak ebben az időben a mi iskolagépeink, amelyeken nagyszámú növendékeinket oktattuk a repülés, főleg pedig a leszállás magas művészetére.

— A leszállás tulajdonképpen az ábc-je a repülésnek. Repülőnövendékeknek a jó leszállás elsajátitása okozza a legnagyobb kezdeti nehézségeket. Egyenletes sebességgel, változatlan szögben siklani a repülőtér talajáig úgy, hogy a kellő pillanatban a botkormány fokozatos finom húzásával a gépet kilebegtessük és a gép kerekei és farokcsúszója pontosan akkor érjen a föld felületéhez, amikor a szárnyakon a felhajtó erő megszűnik. Bizony, ezeknek a pillanatoknak a helyes eltalálása nem könnyű feladat egy kezdő számára. Sok gyakorlatot, jó sebesség- és térérzéket követel.

— Az oktató eleinte még fogja a kormányszerveket és segít a küszködő növendéknek, később azután fokozatosan magárahagyja. Ez az az időszak, amikor az oktató idegei a legnagyobb mértékben igénybe vannak véve. Ekkor a növendék még nem tud leszállni, még csak éppen, hogy kezdi érezni a gép helyzetét, mégis magára kell hagyni, mert ha az oktató folyton belenyúl az ő tapogatódzó mozdulataiba, akkor nagyon hosszú ideig fog tartani, amíg önállósághoz szokik. Igen ám, de az ilyen leszállások alatt egyáltalán nem ritkaság, hogy a gép, amikor már majdnem teljesen kilebegett és már úgyszólván csak centiméterekre van a talajtól, hirtelen, ferdén felágaskodik, mert a növendék túl korán húzta meg a magassági kormányt. Ilyenkor kell közbelépnie az oktatónak. Pillanat törtrésze az egész: előrelökni a gázkart, megnyomva a magassági kormányt és a helyzetnek megfelelően úgy javitani, ahogyan éppen még lehet. Ha egy gondolatnyit késik, leérhet a szárnyvég, vagy a gép elvesztheti sebességét, átesik, átvágódik és kész a szerencsétlenség. Ki felelős? Természetesen az oktató.

— Reggeltől estig, egyik növendék a másik után, mind más ember, mindnek más a készsége, a hibája. Szünet nélkül figyelni, ellenőrizni és minden pillanatban készen lenni arra, hogy egy helytelen mozdulatot kijavitsunk, még mielőtt nem késő...

— A megerőltető munkától — hozzászámitva a nyár pokoli melegét — az oktatókon a »kaffard« tünetei kezdtek jelentkezni. Valamit ki kellett találni, ami levezeti a fáradt idegek feszültségét. Ekkor parancsnokunknak remek ötlete támadt. Elrendelte, hogy minden pénteken csak délig van oktatás, a délután az oktatóké. Ezeken a délutánokon nagyokat aludtunk és estefelé, amikor már nem volt olyan rekkenő a hőség, mindnyájan levonultunk a repülőtérre. A repülőtér közepén kijelöltek egy 50×150 méter nagyságú négyszöget, amit a növendékek kétoldalt körülálltak és kezdetét vette a mi szórakozásunk. Ügyességi gyakorlatoknak neveztük el ezeket a repüléseket, amiket csak mi, oktatók végeztünk ezeken a pénteki délutánokon. Aki hibázott, annak már vésték is föl a vonásokat egy papírlapra. Minden vonás egy üveg „családit" jelentett.

— A feladat eleinte az volt, hogy 400 méteren a négyszög fölé kellett repülni, ott levenni a gázt és egy süllyedő fordulóval, gázadás nélkül leszállni a kijelölt négyszögbe úgy, hogy abból a gép ki ne guruljon.

— Te Pista, van fogalmad arról, hogy az az 50×150 méteres négyszög milyen nevetségesen kicsinek látszott 400 méterről?

— Eleinte igen sok »családi« összegyült; alig győztük a repülés után mind meginni. Később azonban már annyira belejöttünk, hogy alig jutott mindenkinek egy-egy pohárral. A feladatot tehát meg kellett nehezíteni. Parancsnokunk ezúttal azt a megszorítást találta ki, hogy 400 méteren nem csupán a gázt kell visszavenni, hanem a gyujtómágnest is ki kell kapcsolni. A gépek ezután néma motorral lebegtek lefelé és ha valaki nem számitotta ki nagyon alaposan minden mozdulatát, úgy gépe menthetetlenül leült a kijelölt négyszög előtt. Egy családi! De ha túlságosan vigyázott, nehogy a kelleténél előbb érjen földet és nem sikerült a határvonal után azonnal a földre kényszeritenie a gépet, akkor meg vidáman kigurult a négyszög tulsó végén. Egy családi!

— Megint volt mit inni ezeken a szomjas, nyári estéken...

— Rengeteget nevettünk egymáson és a »kaffard« hangulata teljesen feloldódott. Minden leszállást a körülálló növendékek üdvrivalgása kísért és ha valamelyikünk kigurult, hüvelykujjunkat lefelé fordítva jeleztük ítéletünket.

— Rövid idő után megint megcsappant a »sörszolgáltatás«! Törtük a fejünket, hogy vajjon mi újat találhatnánk ki? És ismét parancsnokunké volt az ötlet.

— A következő pénteken tetőfedő nádból készült kaput állitottunk fel a

Felkérjük t. előfizetőinket, hogy címváltozás esetén az új címen kívül régi lakcímüket is közölni szíveskedjenek, hogy a lapot zavartalanul küldhessük.

KIADÓHIVATAL

Felhívjuk t. olvasóink és előfizetőink figyelmét arra, hogy a Magyar Szárnyakra Németországban is elő lehet fizetni. Németországi megbízottunk: Paul Weiszhaupt, címe: München 23., Haimhauserstr. 14/o. Rgb. Telefon: 361—949 (8—10 óra között). A müncheni 75742. sz. német postacsekkszámlára lehet címére lapjainkra előfizetéseket eszközölni. A »Magyar Szárnyak« egyévi előfizetési díja Németországban 18 RM, félévre 9 RM. Az »Ifjú Repülő« előfizetése 1 évre 5 RM. A »Repülés Tudomány« előfizetési díja egy évre 20 RM. Kérjük németországi magyar honfitársainkat, támogassák lapjainkat s ugyancsak kéréssel fordulunk azokhoz az előfizetőinkhez és olvasóinkhoz, akiknek ismerősei vagy rokonai vannak Németországban: tudassák velük, hogy a magyar repülőlapokra fenti megbízottunk útján elő lehet fizetni.

repülőtéren. A kapu nagysága 5×15 méter volt. Meg kell jegyeznem, hogy az elsőfokú iskolagépek fesztávolsága — amelyekkel ezeket a repüléseket végeztük — 12 méter körül járt, tehát a szárnyak mellett a kapufélfákig alig maradt több 1—1 méternél és a magassága 3 méter és néhány centi volt. Tehát egy gép éppen csak hogy elfért benne. A könnyű nádkapura vörös pilót-ballonokat (amiket az időjelzők használnak szélmérésekhez) kötöttünk; ezek tartották az egész labilis alkotmányt. A feladat ezúttal az volt, hogy húzó motorral, közepes sebességgel átrepüljünk a kapun. Eleinte majdnem mindenki nekiment a kapu valamelyik oldalának és szárnyain magával hurcolta fel a levegőbe. A földön lefektetve sok pótkapu volt összeállítva éppen azért, hogy ilyenkor azonnal fel lehessen egy új kaput állítani és időveszteség nélkül jöhessen sorra a következő. Ezen a pénteken igen sok sörünk volt...

— Legközelebb ezt a kaput már az 50×150 méteres négyszög elejére állítottuk fel és úgy kellett rajta keresztül repülni, hogy mindjárt utána le is szálljunk, de ekkor már a négyszögből ismét nem volt szabad kigurulni. Meg kell említenem, hogy ezeken a gépeken még ismeretlen fogalom volt a kerékfék...

— Ezt a feladatot később még azzal a megszorítással is csináltuk, hogy a motort 400 méteren ki kellett kapcsolnunk. Ezek voltak a legnehezebb feladatok. Itt tényleg centiméterekre kellett dolgoznunk.

— Hanem két nagy előnye volt ezeknek a péntekdélutáni repüléseknek. Az egyik az volt, hogy ezek a repülések, az utánuk következő sörözések, a sok tréfa és együttlét teljesen felüdítette fáradt szervezetünket és a következő péntekig mindig volt miről beszélni, egymást mivel bosszantani és megint közeledett egy péntek, amit lehetett várni, amire lehetett új terveket kovácsolni. A másik előnye az volt, hogy úgy megtanultunk a gépekkel bánni, mintha hozzájuk nőttünk volna. Úgy megtanultunk repülni és leszállni, hogy nem fordulhatott elő olyan helyzet, amiből gépünket szerencsésen ki ne »kanalaztuk« volna.

— A későbbi évek folyamán volt néhány kényszerleszállásom és mindig hálásan gondoltam ezekre az ügyességi gyakorlatokra, de főleg parancsnokunkra, aki mindezeket kitalálta és bevezette. Kényszerleszállásaimat mindig szerencsésen, minden nagyobb baj nélkül úsztam meg éppen azért, mert még fiatal koromban megtanultam érezni a gépet, a levegőt és a centimétereket...

v. J. Á.

(Folytatjuk)

FELHÍVÁS

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület középiskolás Kiképző Kerete műszaki kiképző keretté alakul át. Ennek folytán a Keret felsőipariskolások és műegyetemi hallgatók kiképzésével foglalkozik. A Keret tagjai közé azok a budapesti felsőipariskolások és műegyetemi hallgatók jelentkezhetnek, akik katonai kötelezettségüknek a Légierőknél akarnak eleget tenni. Feltételek: 1. szülői beleegyezés, 2. orvosi alkalmasság, 3. származási igazolás.

Jelentkezni lehet az Egyesület hivatalos helyiségében (Műegyetem, központi épület, mf. 68.). Legközelebbi tanfolyam február 19-én kezdődik. Jelentkezési határidő február 17.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi november, december hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Hajdudorog község 100, Csönge község 10, Bő község 20, Ostffyasszonyfa község 10, Ágfalva község 10, Nagycenk, község 50, Dőr község 10, Lakszakállas község 20, Szolnok város 2000, Vértestolna község 30, Szilas község 10, Barbacs község 10, Mesterháza község 10, Cherneházadamonya község 20, Rábatamási község 20, Győrő község 10, Dénesfa község 10, Mrák község 10, Tardos község 60, Izsap község 10, Jobaháza község 15, Borgóbeszterce község 800, Maglóca község 10, Gyenge Demjén Bp. 50, Körmendi járási főszolgabírói hivatal 178.42, Földva község 60, Borsi község 60, Letenye község 400, Zajk község 50, Kisbári község 10, kér község 10, Naszódi kir. áll. gimná- Szopáros község 30, Nagykőrös város 300, M. kir. 101/78. kisegítő munkásszázad 241.50, Peresznye község 20, Pinnelt János Pécs 5, Mád község 200, Mezőtúr város 500, Nagypaka község 15, Szanyenye község 20, Kám község 40, Olmod község 10, Hajdunánás megyei város 100, Pinnye község 10, Sápi János Bp. 20, Horvátzsidány község 20, Németzsidány község 10, Alsónylak község 40, Füle község 168, Pinkamindszent község 20, Uraiújfalu község 20, Vámoscsalád község 10, Nagylózs község 25, Miskolci I. sz. áll. polgári fiúiskola igazgatósága 83, Lőrinci község 200, Abaújszántó község 100, Áll. polg- fiú- és leányisk. Sárbogárd 50, Kisbér község 45, Ebervölgy község 40, Porcsin Gyula Derecske 7, Vasalja község 10, M. kir. V. honv. fog. von. oszt. 3. oszlop 3.78, Keszthely község 100, Vajkakeszölce község 10, Kisfalud község 20, Agyagosszergény község 10, Sümeg község 100, Gyála község 190, Szentiványfa község 10, Fóti Gézáné Bp. 2, Doborgaz község 15, Bacsfa község 10, Nagyszarva község 15, Béke község 15, Pozsonycsákány község 15, Bánhida község 1000, Csütörtök község 30, Tild község 60, Tolcsva község 100, Olaszliszka község 50, Ete község 20, Nagymagyar község 20, Nagymagyar község által a maholányi szeszgyár adománya 100, Olgya község 10, Csenka község 10, Jányok község 10, Nemesgomba község 10, Dr. Szőke Gyula ügyvéd Bp. 10, Csabdi község 10, Végardó község 100, Bese János, Kassa 20, Földmívelésügyi minisztérium VII. B. 3. üo. 50, Ujszentiván község 340, vitéz Kiss István felsőházi tag 50, herceg Odescalchi Károly felsőházi tag 20, Háromenta község 10, Komlóka község 10, Keszegfalva község 90, Hangya Termelő és Értékesítő Szövetkezet 220, Őrsújfalu község 30, Csapod község 10, Bodrogolasz község 20, Csiffár község 60, Tokaj község 100, Mesterszállás község 100, Sárvár község 500, Uszor község 10, Környe község 45, Nyitrakér község 60, Szil község 50, Balatonmagyaród község 40, Jászfényszarú község 353, Makkoshotyka község 20, Tarnóc község 600, Hangya Szövetkezet, Felsődabas 50, Hetény község 30, Sopron vármegye 1000, Pecöl község 20, Bodrogszadány község 10, Rábahidvég község 20, Hercegkut község 100, Monok község 300, Bodroghalász község 20, Nagykörü község 70, Porpác község 10, Megyehid község 20, Bögöt község 15, Jászkerény község 300, Csesznek község 10, M. kir. 7. honv. bev. központ gh. Vác 37.83, Tök község 50, Battonya község 100, Erdőhorváti község 20, Nagygéres község 74, Kenéz község 15, Nagybodak község 30, Felbár község 45, Süly község 10, Felsőrajk körjegyzőség 20, Csehimindszent község 20, Apatin község 200, Szajol község 100, Diósgyőr község 200, Técsői járási főszolgabírói hivatal 15, Nemeskér község 10, Naszódi kis. áll. gimnázium 314.54, Ipartestület, Bp. 50, Budafok, Dunapentelle község 200, Dunaszentmiklós község 10, Szomód község 20, Borsfa körjegyzőség 200, Komárom thj. szab. kir. város 250, Sótony község 10, Pusztacsalád község 5, Hajmáskér község 200, Sárospatak község 350, Tornaalja község 200, Csepkerek község 20, Csehi község 20, Bessák Gyula Bp. 100. 508. munkavezető törzs. parság. legénységi és tiszthelyettesi kara, Ungvár 118.50, Hangya 4. sz. üzlet Tatárszentgyörgy 200, Kiskunlacháza község 100, Diószeg község 1100, Nagykövesd község, 50, Kiskövesd község 50, Szerep község 100, Für község 100, Patyand község 5, Bogyoszló község 20, Sopronnémeti község 10, Békés község 4400, Muraszemenye község 25, Csörnyeföld község 20, Murarátka község 15, Szentmargitfalva község 15, Rábapalota község 224, Gutorfölde körjegyzőség 187, Kismácséd község 150, Pácin község 200, Kisgéres község 60, Weigand Mihályné Bp. 20, Fojtek József Bp. 9.68, Komárom 45, Császár község 135, Petőháza község 50, Alszopor község 5, Dorog község 500, Csátalja község 40, Szöllőske község 30, Ladamóc község 60, Zemplén község 80, Vértessomló község 10, Papos község 150, Ujfehértó község 100, Egyed község 40, Alistál község 20, Karcsa község 150, Mohi község 50, Sauer Pál igazg. Sashalom 25, Majorháza község 25, Székelyudvarhely város 100, Tilszvitány község 60, Bükkszentlászló község 20, Hámor község 47, Megyaszó község 250, Vértesszöllős község 20, Mosonszentpéter község 200, Alsólendva község 100, Eger város 1000, Alsógalla község 500, Verseny község 134, Révaranyos község 49.50, Padány község 10, Hegykő község 20, Nyirbátor község 1000, Nagytétény község 1000, Szász István ny. bukaresti ref. lelk. 100, Bögellő község 10, Urkut község 40, Érsekujvár város 1000, Nagybakónak község 40, Barcs község 283, Alsóregmec község 20, Felsőregmec község 40, Báránd község 150, Nagybaracska község 100, Jákfa község 20, Bény község 40, Ürös község 56, Tiszaderzs község 50, Törökbálint község 200, Simontornya község 953, Monostorpályi község 50, Kapócsapáti község 49.50, Ógyalla község 45, Ricse község 100, Bogmár András Bp. 70, Albertfalva község 500, Cegléd város 500, Kiskomárom község 20, Bajcsa község 10, Szepetnek község 20, Somogytarnóca község 206, Sopron 1000, Bábot község 10, Veszkény község 10, Hövej község 5, Lövő község 30, Szárföld község 40, Fél község 20, Sikabony község 40, Guta község 135, Szany község 50, Nyárasd község 45, Gáborjánháza 60, Győrszentmárton község 100, Egyházasfalu község 5, Keresztény község 5, Győrasszonyfa község 15, Simontornyai járási főszolgabírói hivatal 1528, Petrőc község 100, Szilágyi vármegye 1000, Bars és Hont várm. 1000, Kenderes elöljárósága 100, Vők község 10, Iván község 20, Pázmándhely község 60, Nyalka község 120, Korpavár község 50, Pázmándújfalu község 120, Éberhárd község 10, Bacska község 50, Jármi község 160, Körjegyzőség Ortaháza 130, Nagylók község 400, Miskolc város 5000, Mezőcsáti járási főszolgabírói hivatal 24, Vásárut község 30, Csallóközkürt község 30, Felsővámos község 15, Sopronbánfalva község 30, Dunaújfalu község 20, Szerencs község 163, Szinyér község 50, Mikóháza község 20, Lóca község 100, Pozsonyboldogfa község 20, Szuhakálló község 50, Dunasáp község 50, Sződ község 200, Tass község 19.70, Madaras község 50, Ujkér község 20, Zalaszentbalázs község 10, Pölöskefő község 10, Nagypeterd község 77, Fertőendre község 10, Pusztaottlaka község 47, Medgyesegyháza község 338, Németbél község 25, Zonctorony község 50, Tiszakürt község 300, Zemplénagárd község 120 pengő.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(5)

Hangos csattanások szakították félbe a vérrel aláfestett beszédet. Az ügynök egyetlen ugrással elfujta a lámpát és csendet parancsolt. De már semmi nesz sem hallatszott.

Kisvártatva az ajtóhoz lopódzkodtak, kilestek rajta. Olyan sürü felhő feküdte meg a hegyoldalt, hogy tíz lépésnyire alig lehetett ellátni. Ugy ismerték azonban a környéket, mint a tenyerüket és elhatározták, hogy felkutatják a barlang körüli terepet.

Szétszéledtek, csupán az ügynök, Fedor és a két jól öltözött maradt vissza. Abban állapodtak meg, hogy a kutatók tizenöt perc múlva visszatérnek, akár találtak valamit, akár nem. Alig három perc múlva az egyik ember már hangos kiabálással jött vissza.

— Ne ordíts, Stefán! Meghallják! Mi baj? — kérdé az ügynök.

— Egy repülőgép . . . lezuhant . . . halott mindenki . . . — motyogta Stefán.

— Vezess oda! Te, Fedor, maradj itt, hogy a többieket fogadjad!

Stefán a géphez vezette őket. Milyen szörnyü roncs tud is lenni az előbb még büszke gépmadár! A hatalmas szárnyak teljesen elforgácsolódtak, a motor beleásta magát a földbe és felette összecsavarodott ócskavastömeggé formátlanodtak azok a szerkezeti részek, amelyek a motor és a pilótaülés közt foglalnak helyet. A gép törzse a pilótaülésnél kettétört és messziről eléjük meredt a pilóta élettelen, véres teste.

A megfigyelő ülés viszonylag épnek látszott, de a megfigyelő sem adta semmi jelét sem az életnek. Bekötő hevedere kiszakadt és fejével rázuhant a hátsó kormány csonkjára . . . Csak a bőr fejvédő tartotta össze szilánkokra törött koponyáját . . .

— Meghaltak! — jelentette ki az ügynök. Kikutatta a zsebeiket és elszedte mindenüket. Irásaikat átnézte és kárörvendően vigyorgott.

— Ugy kell nekik! Hívd ide, Stefán, a többieket!

Öt percen belül az egész összeesküvő társaság a szegény „Sólyom" köré gyült.

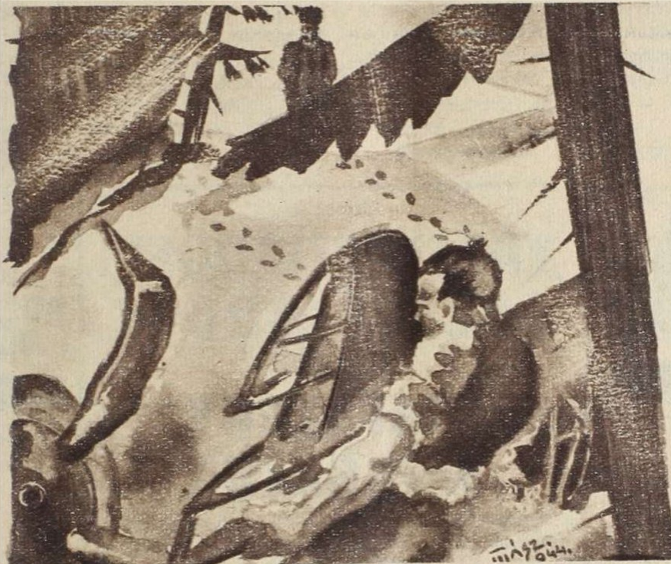
— Mi ujság, Mirov? — kérdé a pap.

— Egy magyar repülőgépet sodort ide a végzete. A ködben elkapta ezeket a szálfákat és lezuhant. Személyzete meghalt.

— Honnan valók?

— Itt az igazolványuk!

Az egyik igazolványról Pista mosolygott Fedorra. A fiatal pap visszaemlékezett a „Szilveszterre" és a gyülölet lángja vonaglott végig arcán. Aztán elsimúltak rajta a ráncok és felébredt benne a lelkipásztor. Odament a szerencsétlenül jártakhoz és keresztet vetve imádkozni kezdett felettük.



— Megbolondultál, Fedor? — rivalt rá Mirov,— „örülj, hogy elvitte az ördög őket, ha ugyan van!

Fedor meglepetve nézett az ügynökre.

— Halottak ellen nem harcolok!

Mirov mérgesen dohogott, de ismerve a lelkész hatalmát a babonás ruszinok felett, visszafojtotta dühét. Megvárta tehát, amig Fedor befejezte az imáját.

— A repülőgépet mindenestül el kell temetnünk. A magyarok keresni fogják és ha itt találják, könnyen eljuthatnak rejtekhelyünkre is. Ez pedig végzetes csapás lenne reánk!

Néhány erőtlen ellenvetés után mindenki behódolt érveinek. Legelőször a fegyverzetet keresték. A megfigyelő ülésen épen maradt a géppuska. Ennek részére a barlang bejáratánál állványt készítettek és forgathatóan reászerelték. Melléje helyezték a tölténydobokat, valamint a pilóta-géppuska használható állapotban maradt töltényeit is. Ezután többórai megfeszitett munka következett, de végül is sikerült a gépet darabokra szedni. Az értékesnek látszó fémrészeket, motoralkatrészeket a barlang mélyén rakták le, a többit mélyen elásták. A majdnem szétforgácsolódott szerkezeti farészeket az összeütközés következtében letört fahulladékkal együtt pedig tüzelőanyagként tették félre. Igen megörültek, amikor az egyik üzemanyagtartályt félig tele találták benzinnel. Ezt is a barlangba hurcolták.

A szerencsétlen repülőkről lehúzták az értékes bőrruhát és a zuhanás helyén jeltelen sírba földelték el őket. Amikor végleg befedte őket az édes anyaföld és Mirov nem nézett oda, mindannyian keresztet vetettek fölöttük. Hiába, a gyülölet csak az emberiességből kivetkőzött duvadaknál terjed a síron túl is.

Délután négy órára a baleset minden nyoma eltünt. A zuhanás helyét teleszórták avarral és a havas eső megtette a többit.

Mirov a barlangban még egyszer összegyüjtötte embereit, felhívta figyelmüket a legnagyobb titoktartásra, hírverés céljaira 500—500 pengőt osztott ki közöttük, Fedor még külön 1000 pengőt kapott a szervezet továbbépítésére. Ezután elbocsátotta őket és magára zárta a barlang ajtaját.

VI.

Közel félévet fordult az idő kereke, de a szegény F-242. jelü Sólyomról még mindig semmi hír sem érkezett a repülőtérre. Eltünt szőrén-szálán utasaival együtt.

Négy napon át kutatta Laci vérző szívvel azt a vidéket, amely felett Pista utolsó rádióüzenetét leadta. Segítségére volt a csendőrség, a hegyi csapat, sőt a környék lakossága is, de a közben lehullott hótakaró vastag fehér lepellel vonta be Kárpátalja egész területét és így a sürü erdővel borított meredek hegyoldal megőrizte titkát.

Pedig szegény Pistát milyen öröm érte volna. Zuhanása után tíz nappal évfolyamát zászlóssá nevezték ki és hány kislány fordult volna utánuk, amikor Lacival együtt elsőízben feszítettek volna a főutcán zászlósi egyenruhában.

Laci pedig nagyon magára maradt és az időben, főleg pedig a munkában keresett vigasztalást. Bevonultak az ujoncok és ő lett az egyik szakaszparancsnok. Volt mibe ölni a bánatát.

Közben megint kitavaszodott. A hegyeket borító hótakaró egyre magasabbra húzódott és a völgyekben langyos szellők kezdtek fujdogálni. Megjelent az első ibolya.

A bágyadt napsugár gyönyörü szineket varázsolt a Vulsinszkij Gyil tövében elterülő ruszin falu köré is. A falu két rohanó hegyipatak közti hegyháton terült el és szétszórt házikói úgy csoportosultak a takaros fatemplom köré, mint a csibék a kotlós köré.

Kora délután volt. A játszi napsugár a paplak ablakán is belopódzott. Hajlik Fedor, a fiatal lelkész asztalánál ült és fogalmazott. Gyors, egymásutánban vetette papírra a cirill betüket. A napsugár rátáncolt az írásra, ott okvetetlenkedett a toll előtt s ingerkedni kezdett. Fedor nem bírta sokáig. A beáramló meleg sugárkévén keresztül öt is megcsapta a tavasz lehelete és gondolatfolyama megakadt.

A toll megállt a kezében, belerágott annak végébe, majd újra nekilendült az írásnak, de a következő pillanatban már törölte is azt, amit papírra vetett. Nem itt járt az esze. A napsugár szárnyán kiszökött a négy fal közül, átröppent a szomszéd faluba, ahol szívének vágya, Nadja, talán most sétált ki a gyerekekkel a falu menti rétre...

Lecsapta a tollat, elzárta az írást és felvette az ünneplő ruháját. Ellenállhatatlan erő vonszolta a leányhoz... mennie kellett. Gondosan bezárta maga mögött a ház ajtaját, a házőrző ebet megsimogatta és elindult a négy kilométerre levő másik falucska felé.

Már jó tíz perce mendegélt, amikor az utat jobbról szegélyező erdőből nevét hallotta. Meglepetve nézett körül. Senkit sem látott. Összerezzent. Zsebéhez kapott, ahol Browningja húzódott meg, de a most hallatszó halk kacaj magához térítette.

— Ne félj, Fedor, Mirov vagyok" — hangzott a sűrűből.

Fedor felismerte a hangot és belépett az erdőbe, ahol hamarosan ráakadt a bőrruhába öltözött orosz ügynökre. Mellette motorkerékpár hevert.

— A városból jöttem, ahol beszéltem a futárral. Fontos dolgok vannak kiforróban. Eppen hozzád készültem, amikor megláttalak az úton bandukolni. Behúzódtam ide, gondoltam, itt még gyanútlanabbul elbeszélgethetünk."

Fedor most már kezdett emlékezni holmi motorberregésre, amely egyszerre megszűnt. A sétája alatt azonban annyira elmerült gondolataiba, hogy akkor fel sem tűnt neki.

— Jól rám ijesztettél!

— Hallgass reám, Fedor! A magyarok mozgósítanak a szerbek ellen. Mi segíteni fogunk a szerbeknek és akkor a ti álmotok is teljesül. Önálló életet fogtok élni!"

Fedor elhallgatott, Mirov pedig folytatta:

— Megbízóim számára igen fontos annak a megállapítása, hogy milyen egységek milyen erőben vannak a város repülőterén. Valószínűleg ejtőernyősökkel akarják lerohanni ezt a magyar repülő gócpontot és ezért minden fontos részletre szükségük van az oroszoknak"...

A pap fürkészően nézett Mirov arcába.

— Értem kérdő tekintetedet, Fedor. Sajnos, nincs más mód, közületek kell valakinek vállalkoznia erre a feladatra."

— De hogyan? Egyikünk sem ismer senkit se a magyar repülők közül."

— Te például a városban nevelkedtél, mint kispap. Bizonyára ismered a repülőteret, hiszen a csehek alatt bátran ki-bejárkálhattatok oda. Talán van olyan ismerősöd a városban, aki megszerzi az adatokat."

Fedor némán rázta a fejét. Mirov tovább beszélt behízelgő, meggyőző hangján a feladat megoldásának szükségességéről, a haza érdekében hozandó áldozatról, a tejjelmézzel folyó Ukrajnáról... míg a pap szeme egyszerre felvillant.

— Megvan! — tört ki ujjongva — „megkérem Nadját!"

Mirov ámulva nézett rá.

— Nadja, a szomszéd falu tanítónője. Olthatatlanul gyűlöli a magyarokat, mert őket okolja bátyja haláláért. A bátyja bazilrendi szerzetes volt és csatlakozott a Szics-gárdához. A Huszt előtti harcoknál eltűnt". *(Folytatjuk)*

Szerkesztői üzenetek

Maksay Ernő, Sátoraljaújhely. A Kriegsflugzeuge c. típuskönyv jelenleg kifogyott. Nagyobb mennyiség van Németrszágból rendelés alatt, melyre előjegyzéseket elfogad a szerkesztőség könyvosztálya. Ára kb. 2 pengő lesz. Az egyetlen magyar típuskönyv Bisits Tibor: Légihaderők című könyve. Megrendelhető szerkesztőségünknél, 6.— pengős árban.

Bora Gyula, Mezőtur. Olvassa el az előző üzenetet.

N. Endre László, Kecskemét. A kért képeket, sajnos, nincs módunkban elküldeni. A felsorolt harcigépek legnagyobb részét képekkel illusztrálva már ismertettük lapunk régebbi számában. Ha általában érdeklik a háború képei, szerezze be a németnyelvű Kriegsflugzeuge I—II. c. típuskönyvecskét.

Gönczy Lajos, Budapest. A cikkben szereplő nevet kívánsága szerint kijavítottuk.

Tapfer Dezső, Bodajk. 1. Magyar hadipiloták légigyőzelmeinek száma még nincs véglegesen kiértékelve. 2. A lelőtt bombázókra vonatkozólag nem adhatunk felvilágosítást. 3. Olvassa el mai első üzenetünket.

Szüts László, Hajdunánás. Tervei érzékről és ügyességről tanuskodnak, de kellő műszaki felkészültség nélkül senki sem tervezhet repülőgépet. Ajánljuk, hogy iskolaévei alatt fejlessze tudását modelezéssel, érettségi után pedig — ha még mindig érez kedvet a repülőműszaki munkához — folytassa tanulmányait a Műegyetemen és legyen repülőmérnök.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

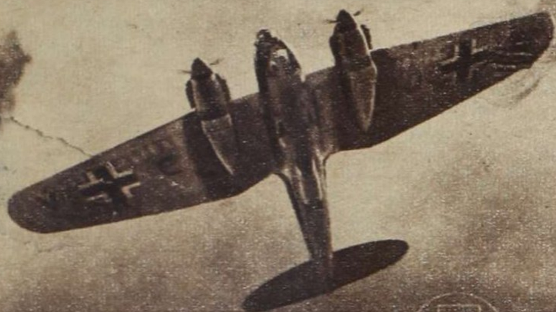
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

ZOELLNER

LAKKOK ÉS FESTÉKEK
a repülőgépgyártás számára





ZOELLNER-WERKE
GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.
BERLIN

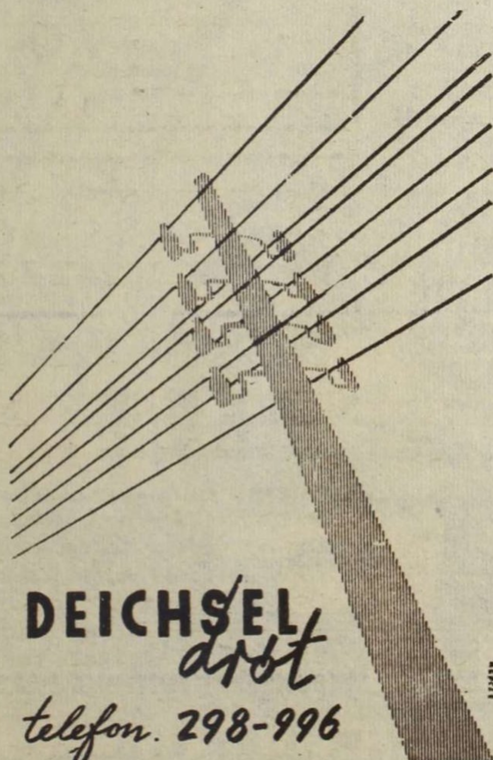
AZ

AUTOFLUG

cégnél kapható minden

REPÜLŐFELSZERELÉS
a legújabb előírásoknak
és tapasztalatoknak
megfelelően

AUTOFLUG
GERHARD SEDLMAYR
BERLIN



DEICHSEL
drót
telefon. 298-996

LIBIK ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 20. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS
REPÜLŐGÉP ALKATRÉSZEK
CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS
DURALUMIN SZEGECSEK stb.



LAKKOK
FESTÉKEK
Krayer
GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34



440634 -- Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.